Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 17 november 2016

Agenda documenten

Agenda 17 november 2016

1 Opening en mededelingen

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Verslagen

29 09 16 Utrecht cie-Stad en Ruimte ochtend

29 09 16 Utrecht cie-Stad en Ruimte middag

29 09 2016 Utrecht cie-Stad en Ruimte avond

13 10 16 Utrecht cie Stad en Ruimte middag

13 10 16 Utrecht cie-Stad en Ruimte avond

4 Ingekomen stukken

5 Vaststellen toezeggingenlijst.

Toezeggingenlijst commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

6 Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

09.35 -10.35 uur
In deze kadernota staat centraal wat inhoudelijk nodig is om het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en daarmee de regie te verbeteren. Onderdeel hiervan is een kaart met de hoofdstructuur en een kaart met 3 kwaliteitsniveau's (Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte past bij de lijn die wordt ingezet met de in uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht en loopt vooruit op de ontwikkelingen rond de omgevingswet. Voorliggend kader kan worden gebruikt voor het opstellen van omgevingsvisies.

Voorstel_6757

CiebriefSenR Kadernota KOR

DEF Kadernota

7 Cie S&R: Beleid exploitatie Utrechtse wateren

10.35 -11.20 uur
Geagendeerd door dhr. Sienot, D66, mevr. Paardekooper, GroenLinks, dhr. Van Eijndhoven, VVD en de heer Isik, PvdA.
D66 wil graag met de wethouder in gesprek over een werkbare introductie van het nieuwe beleid voor schone lucht en een open speelveld voor nieuwe toetreders op de Utrechtse wateren. Zij begrijpen de achtergrond voor de nieuwe spelregels die het college voorstelt, maar zij willen ook een aanpak die samen met de stad wordt bepaald en waarbij ondernemers een serieuze kans krijgen om zich aan te passen aan het nieuwe beleid, zonder dat ze met onrealistische kosten worden opgezadeld en waarbij ook daadwerkelijk op overlast wordt gehandhaafd. Hierover gaan zij naar aanleiding van de RIB graag met de wethouder in gesprek. De VVD wil graag zo snel mogelijk duidelijkheid bieden aan ondernemers over de situatie na 2022. Ook over de betrokkenheid van ondernemers over de inrichting van het proces daar naartoe is een punt waarover de VVD graag in gesprek gaat met de wethouder.
In de commissievergadering wil de PvdA fractie van het college horen waarom het college zijn handhaving en toezichtstaak onvoldoende uitvoert.
Een andere zaak waar ze discussie over willen, is de duurzaamheidsdoelstelling van het college op de Utrechtse wateren. Hoe gaat het college meer oplaadpunten realiseren? Hoe wil het college hout branden op de boten tegengaan? En hoe kunnen ze de eigenaren van boten faciliteren om hun boten te verduurzamen door met elektrische boten te varen.

Commissiebrief beleid exploitatie Utrechtse wateren

8 Cie S&R: Proces rondom toekomstvisie AVU

11.20-12.05 uur
Geagendeerd door mevrouw Bollen, GroenLinks en mevr. Uringa, CU.
GroenLinks heeft meerdere malen aandacht gevraagd voor de beperkte zeggenschap van Utrecht in AVU verband en daarmee de beperking om voor Utrecht belangrijke zaken (de duurzaamheidsambitie en social return) in voldoende mate binnen AVU verband te realiseren. GroenLinks ziet in de stukken hier geen voorstel voor verbetering terug, terwijl dit wel wordt benoemd in de commissie brief. Tevens is het moment waarbij gesproken wordt over een toekomstvisie een goede gelegenheid om kritisch naar de AVU-doelstelling te kijken. GroenLinks ziet graag dat bij het vaststellen van de toekomstvisie AVU de doelstelling aangepast wordt aan deze tijd: maximaal terugbrengen van de restafvalstroom die verbrand wordt en primair inzetten op het hoogwaardig verwerken van afvalstoffen (afval = grondstof). Daarnaast stelt GroenLinks voor om het zeggenschap van de deelnemende gemeenten meer in verhouding te brengen met de omvang.
De ChristenUnie vraagt zich aanvullend af of we dit debat niet moeten voeren in het licht van het aflopende contract van AVU (eind 2018). Indien de gemeente voornemens is opnieuw aan te besteden kunnen we met elkaar de randvoorwaarden en doelen bespreken.

Brief Proces Toekomstvisie AVU

Positioneringsonderzoek AVU

Notitie Toekomstvisie AVU Gemeenteraden

9 Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)

14.05 -15.05 uur
Op 25 maart 2016 heeft ASR Vastgoed Vermogensbeheer (ASR) een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor het uitbreiden van het bestaande pand Neude 11 (voormalig postkantoor) aan de zijde van de Oudegracht ná sloop van het bestaande bijgebouw (trafogebouw), het bouwen van hefplateau's aan de Drakenburgstraat, het aanpassen van de gevels alsmede voor het gebruiken van het pand ten behoeve van detailhandel, een maatschappelijke functie (bibliotheek), horeca en een inpandige openbare fietsenstalling.
De vergunningsaanvraag is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Binnenstad". Voordat een vergunning kan worden verleend moet daarvoor eerst een verklaring van geen bedenkingen worden afgegeven door de gemeenteraad.

Voorstel_6579

Specifieke verklaring van geen bedenkingen postkantoor Neude

Ruimtelijke afweging voormalig postkantoor Neude

Ontwerp omgevingsvergunning herontwikkeling postkantoor Neude 11

Raadsbrief planologische procedure Postkantoor Neude

Memo aanvullende informatie geheimhouding bijlage raadsvoorstel 'voormalig postkantoor'

10 Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

15.05 -16.05 uur
Het doel is om op deze planlocatie 167 woningen te realiseren rondom een nieuw te graven binnenhaven, met een horecavoorziening. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming. Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra geïsoleerd.
Dit raadsvoorstel is eerder besproken in de commissie Stad en Ruimte van 29 september.

Voorstel_5107

NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01-Kader_08-06-2016

Bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk (november 2016)

Link naar ROPubliceer (november 2016)

Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-a (november 2016)

Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-b (november 2016)

Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-c (november 2016)

Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-d (november 2016)

Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-e (november 2016)

Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-f (november 2016)

Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-g (november 2016)

STREKT TER VERVANGING met wijzigingen Bestemmingsplan Kanaalweg 59 (na S&R 29-9)

STREKT TER VERVANGING met wijzigingen Pagina 6 Vaststellingsrapport Kanaalweg 59 (na S&R 29-9)

10.1 Cie S&R: Bestemmingsplan Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf

Commissiebrief bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf

bijlage 1 - Inspraak Nota van Uitgangspunten

bijlage 2a - exploitatieovereenkomst met bijlagen, openbare versie

bijlage 3 - Aanpassingen ruimtelijke onderbouwing

bijlage 3 (deel 2) - ruimtelijke onderbouwing

bijlage 4 - notulen raad 21 april 2011

bijlage 4 (deel 2) - Verslag cie S&R 12 april 2011

bijlage 4 (deel 3) - Voorbereidingsbesluit

bijlage 4 (deel 4) - ciebrief 9 februari 2011 over procedure

bijlage 5 - Vrijstelling 28 maart 2012

bijlage 6 - consultatie herzien bouwplan

bijlage 7 - ontwerp buitenruimte

bijlage 8 - Aansluiting Merwedekanaal

11 Reparatiebesluit bestemmingsplan Veemarkt; vaststelling bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening

16.05 -16.20 uur
Het bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening is een correctieve herziening van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening. Na vaststelling van de 1e herziening is een technische omissie geconstateerd. Het betreft de begrenzing van de aanduiding P (parkeerterrein) op de verbeelding in de woonbestemmingen. De herziening heeft uitsluitend betrekking op de verbeelding in de Woonbestemmingen.

Voorstel_6873

Veemarkt, 2e Herzieningklein

NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01

Link naar RoPubliceer bestemmingsplan

12 Vaststelling bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2016

16.20 -16.35 uur
Het plan Actualisering diverse gebieden 2016 voorziet een aantal locaties binnen het grondgebied van de gemeente van een actuele juridisch planologische regeling. Daarnaast fungeert dit plan voor een aantal locaties als een reparatieplan; kleine omissies worden met dit plan hersteld. Ook zijn in dit plan een aantal (rest)groenstroken opgenomen die na verkoop nu de bestemming wonen krijgen.

Voorstel_6781

link voor het Actualiseringsplan diverse gebieden 2016

Griffie Gemeenteraad Utrecht
Secretariaat raadscommissie Stad en Ruimte
Postbus 16200 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 10 94
E-mail commissiestadenruimte.secr@utrecht.nl
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

Agenda commissie Stad en Ruimte van 17 november 2016

Uitnodiging voor de openbare vergadering van de commissie Stad en Ruimte, die wordt gehouden op:
- donderdagochtend 17 november 2016 van 9.30 tot 12.05 uur
- donderdagmiddag 17 november van 14.00 tot 16.35 uur
- donderdagavond 17 november 2016 van 20.00 tot 23.20 uur

Deze vergadering vindt plaats in de raadzaal van het stadhuis. Op de agenda is per vergaderpunt indicatief het behandeltijdstip opgenomen.

De leden van het college zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de behandeling van de onderwerpen die betrekking hebben op hun portefeuille.
- Donderdagochtend: wethouder Geldof
- Donderdagmiddag: wethouders Jansen en Kreijkamp
- Donderdagavond: wethouders Kreijkamp en Everhardt

DONDERDAGOCHTEND 17 november 2016

De agendapunten 1 t/m 5 worden per dagdeel herhaald.

1. Opening en mededelingen

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3. Verslagen.
- De verslagen van de commissie Stad en Ruimte van 29 september en 13 oktober 2016.

4. Ingekomen stukken

5. Vaststellen toezeggingenlijst

Wethouder Geldof
Beleidsvelden: Leidsche Rijn, Openbare Ruimte en Groen, Grondzaken, Erfgoed en Monumenten

6. Raadsvoorstel Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte
09.35 -10.35 uur
In deze kadernota staat centraal wat inhoudelijk nodig is om het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en daarmee de regie te verbeteren. Onderdeel hiervan is een kaart met de hoofdstructuur en een kaart met 3 kwaliteitsniveau's (Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte past bij de lijn die wordt ingezet met de in uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht en loopt vooruit op de ontwikkelingen rond de omgevingswet. Voorliggend kader kan worden gebruikt voor het opstellen van omgevingsvisies.

7. Commissiebrief beleid exploitatie Utrechtse wateren
10.35 -11.20 uur
Geagendeerd door dhr. Sienot, D66, mevr. Paardekooper, GroenLinks, dhr, van Eijndhoven, VVD en de heer Isik, PvdA.

D66 wil graag met de wethouder in gesprek over een werkbare introductie van het nieuwe beleid voor schone lucht en een open speelveld voor nieuwe toetreders op de Utrechtse wateren. Zij begrijpen de achtergrond voor de nieuwe spelregels die het college voorstelt, maar zij willen ook een aanpak die samen met de stad wordt bepaald en waarbij ondernemers een serieuze kans krijgen om zich aan te passen aan het nieuwe beleid, zonder dat ze met onrealistische kosten worden opgezadeld en waarbij ook daadwerkelijk op overlast wordt gehandhaafd. Hierover gaan zij naar aanleiding van de RIB graag met de wethouder in gesprek. De VVD wil graag zo snel mogelijk duidelijkheid bieden aan ondernemers over de situatie na 2022. Ook over de betrokkenheid van ondernemers over de inrichting van het proces daar naartoe is een punt waarover de VVD graag in gesprek gaat met de wethouder.
In de commissievergadering wil de PvdA fractie van het college horen waarom het college zijn handhaving en toezichtstaak onvoldoende uitvoert.
Een andere zaak waar ze discussie over willen, is de duurzaamheidsdoelstelling van het college op de Utrechtse wateren. Hoe gaat het college meer oplaadpunten realiseren? Hoe wil het college hout branden op de boten tegengaan? En hoe kunnen ze de eigenaren van boten faciliteren om hun boten te verduurzamen door met elektrische boten te varen.

8. Commissiebrief Proces Toekomstvisie AVU
11.20-12.05 uur
Geagendeerd door mevrouw Bollen, GroenLinks en mevr. Uringa, CU.
GroenLinks heeft meerdere malen aandacht gevraagd voor de beperkte zeggenschap van Utrecht in AVU verband en daarmee de beperking om voor Utrecht belangrijke zaken (de duurzaamheidsambitie en social return) in voldoende mate binnen AVU verband te realiseren. GroenLinks ziet in de stukken hier geen voorstel voor verbetering terug, terwijl dit wel wordt benoemd in de commissie brief. Tevens is het moment waarbij gesproken wordt over een toekomstvisie een goede gelegenheid om kritisch naar de AVU-doelstelling te kijken. GroenLinks ziet graag dat bij het vaststellen van de toekomstvisie AVU de doelstelling aangepast wordt aan deze tijd: maximaal terugbrengen van de restafvalstroom die verbrand wordt en primair inzetten op het hoogwaardig verwerken van afvalstoffen (afval = grondstof). Daarnaast stelt GroenLinks voor om het zeggenschap van de deelnemende gemeenten meer in verhouding te brengen met de omvang.
De ChristenUnie vraagt zich aanvullend af of we dit debat niet moeten voeren in het licht van het aflopende contract van AVU (eind 2018). Indien de gemeente voornemens is opnieuw aan te besteden kunnen we met elkaar de randvoorwaarden en doelen bespreken.

DONDERDAGMIDDAG 17 november 2016

Wethouder Jansen
Beleidsvelden: Ruimtelijke ordening, Wonen en Vastgoed

De agendapunten 1 t/m 5 worden per dagdeel herhaald.

9. Raadsvoorstel Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalig postkantoor (Neude 11)
14.05 -15.05 uur
Op 25 maart 2016 heeft ASR Vastgoed Vermogensbeheer (ASR) een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor het uitbreiden van het bestaande pand Neude 11 (voormalig postkantoor) aan de zijde van de Oudegracht ná sloop van het bestaande bijgebouw (trafogebouw), het bouwen van hefplateau's aan de Drakenburgstraat, het aanpassen van de gevels alsmede voor het gebruiken van het pand ten behoeve van detailhandel, een maatschappelijke functie (bibliotheek), horeca en een inpandige openbare fietsenstalling.
De vergunningsaanvraag is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Binnenstad". Voordat een vergunning kan worden verleend moet daarvoor eerst een verklaring van geen bedenkingen worden afgegeven door de gemeenteraad.

10. Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Kanaalweg 59 ism Commissiebrief S&R Bestemmingsplan Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf
15.05 -16.05 uur
Het doel is om op deze planlocatie 167 woningen te realiseren rondom een nieuw te graven binnenhaven, met een horecavoorziening. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming.

Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra geïsoleerd.
Dit raadsvoorstel is eerder besproken in de commissie Stad en Ruimte van 29 september.

11. Raadsvoorstel Reparatiebesluit bestemmingsplan Veemarkt; vaststelling bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening
16.05 -16.20 uur
Het bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening is een correctieve herziening van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening. Na vaststelling van de 1e herziening is een technische omissie geconstateerd. Het betreft de begrenzing van de aanduiding P (parkeerterrein) op de verbeelding in de woonbestemmingen. De herziening heeft uitsluitend betrekking op de verbeelding in de Woonbestemmingen.

12. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2016
16.20 -16.35 uur
Het plan Actualisering diverse gebieden 2016 voorziet een aantal locaties binnen het grondgebied van de gemeente van een actuele juridisch planologische regeling. Daarnaast fungeert dit plan voor een aantal locaties als een reparatieplan; kleine omissies worden met dit plan hersteld. Ook zijn in dit plan een aantal (rest)groenstroken opgenomen die na verkoop nu de bestemming wonen krijgen.

DONDERDAGAVOND 17 november 2016

Wethouder Kreijkamp
Beleidsvelden: Economie, Citymarketing en Internationale Zaken

De agendapunten 1 t/m 5 worden per dagdeel herhaald.

13. Voorontwerp inpassingsplan kantoren
20.05 -20.35 uur
De gemeenteraad is verzocht haar standpunt kenbaar te maken over het voorontwerp inpassingsplan kantoren tijdens een hoorzitting op 14 december 2016.

14. Commissiebrief Blauwe Zone Woonboulevard
20.35 -21.20 uur
Geagendeerd door dhr. Van Waveren, CDA, dhr. te Ronde, D66, dhr. Gilissen, VVD en dhr. Post, PvdA.
Het college geeft aan tegen juridische bezwaren op te lopen bij de uitvoering van de motie. De fracties zijn overtuigd dat dit komt omdat de motie te beperkt is uitgelegd en er geen pogingen zijn om alternatieve scenario's te onderzoeken dan een één-op-één financiële bijdrage door de Woonboulevard. De mogelijkheden daarvoor kwamen in de Raadsinformatiebijeenkomst van 27 oktober al aan de orde. De agenderende fracties rekenen erop vóór de behandeling informatie te ontvangen over het voorbeeld in Ede, waar tijdens de RIB over gesproken is. De fracties willen dat het college opnieuw aan de slag gaat om snel tot een werkbare oplossing te komen, waarbij de motie wordt uitgevoerd en de Woonboulevard op korte termijn een proef met een blauwe zone heeft.

15. Commissiebrief Particuliere Vakantieverhuur & Shortstay
21.20 -21.50 uur
Geagendeerd door dhr. Van Waveren, CDA.
De CDA-fractie is blij dat het college stappen lijkt te gaan zetten om ontduiking van toeristenbelasting tegen te gaan. In de brief noemt het college een aantal bouwstenen voor de regulering van de markt voor vakantieverhuur en shortstay, zoals aantal huurders en duur van de verhuur.
Op een aantal onderdelen wil de fractie nader ingaan:
a. de handhaving wordt nu beperkt tot spontane naleving en reacties op klachten. Wat het CDA betreft mag hier een - zeker bij de start - intensievere aanpak op om alle verhuurders in beeld te krijgen. Zeker waar het om sociale huurwoningen gaat. Graag spreken ze daar ook doelstellingen bij af.
b. de regelingen wat betreft het maximale aantal dagen en het maximale aantal personen lijken helder, maar bieden wellicht onvoldoende maatwerk om uitvoerbaar te zijn. De aard van de verhuring is daarbij van belang. De CDA-fractie wil graag benadrukken dat er een sluitende aanpak komt qua categorieën voor hotels, B&B en shortstay/vakantieverhuur.

Tot slot is het CDA benieuwd naar de insteek van de city deal en de voortgang daarop. De fractie hoopt dat het college daarin ook wil zoeken naar mogelijkheden om bestanden te koppelen om handhavingen en belastinginning te vergemakkelijken.

.

Wethouder Everhardt
Beleidsveld: Stationsgebied

16. Raadsbrief Duiding stadsgesprek 'het nieuwe centrum'

21.50 -23.20 uur
Geagendeerd door mevr. Bollen, GroenLinks en dhr. Koning, D66.
GroenLinks wilt graag in debat met collega's en het college over de gegeven duiding van de 'kwesties', met name over het mobiliteitsvraagstuk rond Westplein/Lombokplein, wel of geen grote publieksfunctie, het park en het ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid/groen.
Met het debat over deze stukken geeft GroenLinks de voor haar gewenste richtingen aan het college mee voor de ontwikkeling van het beurskwartier en Lombokplein.
D66 gaat graag in op het verzoek van het college om de keuzedocumenten en uitkomsten van het stadsgesprek m.b.t. de Structuurvisie Tweede Fase Stationsgebied te bespreken in commissieverband. Op deze manier kan de raad richtingen en accenten meegeven waaraan een gedragen structuurvisie tegemoet moet komen.
D66 wil in dit debat met name ingaan op de aspecten mobiliteit, duurzaamheid en energie, functies en ontwikkelstrategie.

Utrecht, 4 november 2016

Hoogachtend,
De voorzitter van de commissie Stad en Ruimte,

De heer A. van Schie

Verslag van de openbare ochtendvergadering van de commissie Stad en Ruimte, gehouden op donderdag 29 september 2016 in de raadzaal te Utrecht

Aanwezig: de voorzitter dhr. A. van Schie (VVD), de wethouder Leidsche Rijn, Openbare Ruimte en Groen, Grondzaken, Erfgoed en Monumenten de heer Geldof, de leden, dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. B.J. Brussaard (CDA), dhr. L. van Eijndhoven (VVD), mw. R. Freytag (Student & Starter), dhr. D. Gilissen (VVD), mw. E. van Esch (PvdD), dhr. B. Işik (PvdA), mw. E. Ootes (Student & Starter), mw. B. Paardekooper (GroenLinks), dhr. A. Poelarends (ChristenUnie), dhr. L. Roodenburg (CDA), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. T. Schipper (SP), mw. J. Uringa (ChristenUnie), dhr. S. de Vries (GroenLinks), dhr. S. van Waveren (CDA), dhr. P. Zwanenburg (GroenLinks), dhr. R. van der Zweth (PvdA), de commissiegriffier mw. E. Siegelaer.
Voorts zijn aanwezig enkele medewerkers en enkele toehoorders op de tribune.

Afwezig: er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag: mw. D. Muda.

INHOUD VAN DIT VERSLAG pagina

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
3. Het verslag van de commissie Stad en Ruimte van 1 september 2016 1
4. Ingekomen stukken 1
5. Vaststellen toezeggingenlijst 1
6. Raadsvoorstel Intrekken Aansluitverordening riolering Utrecht 2001 2
7. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet 2
8. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost 15
9. Commissiebrief Evaluatie bomenbeleid 2016 18

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering van de commissie Stad en Ruimte om 9.30 uur en heet iedereen welkom, met name mevrouw Ootes (Student & Starter) die vandaag voor het eerst aanwezig is in deze commissie. Er zijn verder geen mededelingen.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter constateert dat niemand het woord wil voeren bij agendapunt 6, Raadsvoorstel Intrekken Aansluitverordening riolering Utrecht 2001, en dat dit voorstel als A-punt geagendeerd zal worden voor de raad. De agenda wordt vastgesteld.

3. Het verslag van de commissie Stad en Ruimte van 1 september 2016

De voorzitter constateert dat de commissie instemt met het volgende wijzigingsvoorstel van de heer Schipper voor het verslag van de avondvergadering van 1 september 2016: Op bladzijde 17, regels 48-49 staat: ‘De heer Schipper (SP) brengt daartegenin dat volgens de scenario’s 13 van de 25 vergunningen voor de Utrechtse sekswerkers zich bevinden in de leeftijdscategorie 40 tot 50 jaar’ moet zijn ‘leeftijdscategorie 47 jaar en ouder’. Het verslag wordt vastgesteld met inachtneming van deze wijziging.

4. Ingekomen stukken

Er zijn geen ingekomen stukken.

5. Vaststellen toezeggingenlijst

Er zijn geen opmerkingen.

6. Raadsvoorstel Intrekken Aansluitverordening riolering Utrecht 2001

De voorzitter heeft eerder al geconcludeerd dat dit voorstel als hamerstuk doorgeleid zal worden naar de raad.

7. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet

De voorzitter geeft een korte inleiding en peilt de stemming in de commissie en constateert dat er zowel tegenstanders, voorstanders als twijfelaars zijn. Hij geeft het woord aan D66.

De heer **Roodenburg** (D66) is blij dat de raad eindelijk kan besluiten over bestemmingsplan Rijnvliet, een belangrijke nieuwe gevarieerde wijk met veel water en groen. D66 betwijfelt echter of deze mooie wijk wel gebouwd zal worden, en zo ja wanneer, want tijdens de raadsinformatieavond bleek dat er nogal wat geschillen zijn tussen de ontwikkelaar en de gemeente. Spreker vraagt hoe de wethouder de geschillen denkt op te lossen. In het stedenbouwkundig plan staat een kantoor maar de provincie heeft dat geschrapt. Spreker vraagt of de raad het kantoor 'wegbestemt' door in te stemmen met het voorliggende bestemmingsplan, wat de financiële gevolgen daarvan zijn voor de gemeente en hoe zich dit verhoudt tot de verplichting aan de provincie. Bovendien wil hij weten of zonder de geluidwerende voorziening, waarin het kantoor zou kunnen voorzien, een woonbestemming in Rijnvliet niet mogelijk is.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt dat de heer Roodenburg terechte vragen stelt, maar hij wil graag horen wat D66 zelf wil. Er is veel discussie over het kantoor en de provincie is voornemens om die vierkante meters te schrappen. Spreker vraagt of de heer Roodenburg voorstelt dat de gemeente zelf deze vierkante meters schrapt en de eventuele planschade voor haar rekening neemt.

De heer **Roodenburg** (D66) stelt nu juist de vraag of in het bestemmingsplan nog steeds het kantoor staat.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt of D66 alsnog een kantoor mogelijk wil maken of wil dat de provincie de kolen uit het vuur haalt.

De heer **Roodenburg** (D66) antwoordt dat het een besluit van de provincie is en dat het dat ook moet blijven. De vraag is of de raad met dit bestemmingsplan het kantoor 'wegbestemt' als gevolg van de opdracht van de provincie. Er is ook verwarring over het aantal appartementen. Spreker vraagt hoeveel appartementen er komen (ook in verhouding tot het SP) en als het er minder worden, of het dan klopt wat de ontwikkelaar zegt. Tot slot vraagt hij hoe de gemeente deze plicht gaat inlossen. Hij vraagt waarom deze wijk per se moeten worden aangesloten op de stadsverwarming (hij verwijst naar het debat daarover) en waarom deze wijk niet all electric zou kunnen worden. Spreker vraagt om de toezegging dat deze wijk all electric en dus duurzaam kan worden gebouwd.

De heer **Brussaard** (CDA) vraagt naar welk debat de heer Roodenburg verwijst.

De heer **Roodenburg** (D66) verwijst naar de algemene discussie in de stad over stadsverwarming die afgelopen donderdag in de raad ook weer aan de orde is geweest. Dat de aansluiting op de stadsverwarming verplicht is, zegt de ontwikkelaar.

De heer **Brussaard** (CDA) heeft in het verslag van de inspraak gelezen dat het een keuze is. De gemeente eist dat de ontwikkelaar aan de EPC voldoet, maar die mag zelf bepalen hoe. Spreker vraagt of de heer Roodenburg de gemeente of de ontwikkelaar gelooft.

De heer **Roodenburg** (D66) wil de ruis die hij hierover signaleert, opgelost zien.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) steunt de vraag van de heer Roodenburg omdat het Grondbedrijf bij monde van een advocaat heeft laten weten dat in dit gebied alleen stadsverwarming is toegestaan. De raad heeft een motie aangenomen die een keuzevrijheid biedt maar het tegenovergestelde gebeurt.

De heer **Roodenburg** (D66) vervolgt zijn betoog met de vraag hoe het staat met de wens om de nieuwbouwwoningen extra ambities voor duurzaamheid mee te geven en wat er wordt gedaan om dit te realiseren.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) weet dat bewoners en de Metaal Kathedraal een alternatief plan hebben aangedragen dat duurzamer is en meer bestaand groen spaart. Zij hebben alleen een gesprek mogen voeren met de wethouder en mogen meedenken over een voedselbos. D66 is toch juist voorstander van 'Utrecht maken wij samen'?

De heer **Roodenburg** (D66) weet niet hoe realistisch dat plan was. Hij had het gevoel dat de bewoners heel tevreden waren dat zij mochten meedenken over het blauw en het groen. Zij hebben tijdens de raadsinformatieavond ook gezegd dat zij meer woningen zouden kunnen realiseren door een andere opstelling. Hij vraagt aan de wethouder hoe realistisch dat plan was.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) weet dat de bewoners blij waren dat zij mochten meepraten over het blauw en het groen maar dat was ook omdat er niet meer mogelijk was. Spreker vraagt wat de wensen van D66 zijn op het gebied van aantallen appartementen en duurzaamheid.

De heer **Roodenburg** (D66) antwoordt dat D66 wil streven naar zo duurzaam mogelijk. D66 wil bovendien meer appartementen omdat dit een goede plek is om meer sociale woningbouw te realiseren. D66 vraagt hoe daarmee omgegaan wordt, als er minder appartementen gebouwd worden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) brengt in herinnering dat de raad een SPvE heeft vastgesteld, waaruit het bestemmingsplan voortvloeit. Hij denkt dat het daarom weinig zin heeft om over ambities te praten.

De heer **Roodenburg** (D66) beaamt dat de raad in 2012 een SPvE heeft vastgesteld en als kader heeft meegegeven aan de wethouder. Met betrekking tot de functies in het gebied zegt hij het volgende. Hij mist het 'krantje en croissantje' in het plan en ook een echte horecagelegenheid. Hij wil weten waarom het bestemmingsplan niet beide mogelijk maakt. D66 zou dit nu willen regelen, zodat wijziging later niet meer nodig is. BASF heeft bij de inspraak aangegeven dat het bang is dat dit een manier is om het bedrijf op termijn te laten vertrekken. Spreker hoopt dat de wethouder kan bevestigen dat dit niet de bedoeling is. In verband hiermee vraagt hij of de risico's voor de wijk goed in kaart zijn gebracht. Op dat punt wil hij graag een geruststellende toezegging van de wethouder krijgen.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt wat die geruststellende toezegging volgens de heer Roodenburg zou moeten zijn. Wil hij dat er ook rekening wordt gehouden met opgehouden rechten, zoals het recht op uitbreiding, en dat er niet wordt beknibbeld op de bedrijvigheid als de huizen er eenmaal staan?

De heer **Roodenburg** (D66) beaamt dat hij dat precies bedoelt. Hij kan zich voorstellen dat de toekomstige bewoners goed voorgelicht moeten worden over bijvoorbeeld de aanwezigheid van BASF. Er staat te weinig in het bestemmingsplan. D66 is blij dat er ruimte is voor bewonersinitiatief de Groene Long. Spreker vraagt of deze bewoners echt mogen meedenken, meepraten en meebeslissen over het groen en het blauw. Hij vraagt of de wethouder kan toezeggen dit initiatief ook te blijven steunen na het vaststellen van het bestemmingsplan. D66 vindt het initiatief voor de straatnamen interessant. Spreker vraagt hoe dit proces loopt en of er een meer democratische procedure kan worden gevolgd, zodat inwoners invloed kunnen uitoefenen.

De heer **Gilissen** (VVD) brengt in herinnering dat de raad een motie heeft aangenomen die de burgemeester vraagt om tot een meer democratische procedure te komen. Spreker vraagt of de heer Roodenburg signalen heeft dat deze procedure niet wordt gevolgd.

De heer **Schipper** (SP) vraagt de voorzitter of dit debat niet erg afdwaalt van het bestemmingsplan.

De voorzitter stond inderdaad op het punt om in te grijpen maar de heer Roodenburg mag nog even reageren op de vraag van de heer Gilissen.

De heer **Roodenburg** (D66) antwoordt dat een initiatiefgroep veel tijd en energie steekt in deze nieuwe wijk. Deze groep heeft ook ideeën over straatnamen. Daarom vraagt hij of zij invloed kunnen uitoefenen op de keuzes.

De heer **Gilissen** (VVD) is het weliswaar eens met de heer Roodenburg maar wat hem betreft, is dit al geregeld met de motie. De burgemeester heeft in een brief aangegeven hoe de gemeente in de toekomst, met name in Leidsche Rijn, straatnamen gaat kiezen. Hij vraagt nogmaals of de heer Roodenburg aanwijzingen heeft dat die procedure niet gevolgd wordt.

De heer **Roodenburg** (D66) antwoordt daarop ontkennend. Hij vervolgt zijn betoog met de bomen in het gebied. Hij vindt 600 wat weinig, terwijl in het stedenbouwkundig plan heel veel groen voorkomt. Hij vraagt om een toelichting.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) verklaart dat zijn fractie kan instemmen met het bestemmingsplan, hoewel hij nog wel vragen heeft over het bestemde kantoor, de aansluitplicht op stadsverwarming en de grondexploitatie. Ten aanzien van de aansluitplicht sluit hij zich grotendeels aan bij de inbreng van D66. Hij benadrukt dat dit een heikel punt is voor Stadsbelang Utrecht. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat all electric mogelijk is. Als de wethouder geen toezegging doet op dit punt, dan overweegt spreker een amendement in te dienen. Hij heeft vernomen dat een deel van de woningbouwopgave voorwaardelijk is. Ongeveer 550 woningen worden ontwikkeld door Ovast. De overige 500 zijn vergeven aan Ovast, maar kunnen eventueel vergund worden aan een andere ontwikkelaar. Spreker vraagt wat de financiële gevolgen zijn voor de grondexploitatie als een deel vergund wordt aan een andere ontwikkelaar. Hij wil graag voor de raadsbehandeling inzicht hebben in de verschillen tussen uitvoering door Ovast en een gedeeltelijke uitvoering door een andere ontwikkelaar.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt of de heer Bos kan uitleggen wat hij precies bedoelt.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat een bestemmingsplan zowel juridisch als economisch uitvoerbaar moet zijn. Hij verwacht dat de opbrengst lager zal uitvallen, als een deel van de woningbouwopgave naar een andere ontwikkelaar gaat. Hij wil weten of dit bestemmingsplan nog wel economisch uitvoerbaar is als een deel van de opgave naar een andere ontwikkelaar gaat.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt of dit echt speelt en of de heer Bos zich dan ook zorgen maakt over de ontwikkelingen van de woningmarkt in het algemeen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) maakt zich geen zorgen over de verkoop; het gaat hem om de gemeentefinanciën. Hij wil voorkomen dat de gemeente geld verliest door het project aan een andere ontwikkelaar te gunnen.

De heer **Gilissen** (VVD) onderschrijft in theorie de zorgen van de heer Bos maar hij begrijpt niet waarop de zorgen gebaseerd zijn, want de woningmarkt ontwikkelt zich bijzonder gunstig.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat er een duidelijke afspraak is gemaakt over grondexploitaties, namelijk dat die niet uitgevoerd worden, zodra een grondexploitatie in de min duikt. Hij wil zekerheid.

De heer **Brussaard** (CDA) denkt dat de heer Bos te vroeg om dat inzicht vraagt. Hij kan zich wel voorstellen dat de heer Bos om een aantal scenario's vraagt die in beeld brengen wat de consequenties in dat geval zouden kunnen zijn.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) wil gewoon weten om hoeveel geld het gaat. Er worden appartementen geschrapt en dat heeft ook gevolgen voor de grondexploitatie die in de afgelopen twee jaar hoe dan ook veranderd is. Tot slot gaat hij in op het bestemde kantoor. Hij leeft in de veronderstelling dat dit kantoor in een apart bestemmingsplan opgenomen moet worden, omdat het buiten dit plangebied valt. Hij vraagt of dat klopt.

De heer **Brussaard** (CDA) verklaart dat dit voor het CDA een droomwijk is met 1100 voornamelijk grondgebonden woningen met voorzieningen in de buurt. Hij verwacht dat de woningen snel verkocht

zullen zijn, maar dan is er nog wel de kwestie tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Hij wil een worstcasescenario en een bestcasescenario met betrekking tot de oplevering.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) begrijpt niet dat het CDA zo blij is met zo veel grondgebonden woningen, omdat de weinige ruimte die Utrecht heeft op die manier erg inefficiënt gebruikt wordt.

De heer **Brussaard** (CDA) antwoordt dat er kennelijk heel veel vraag is naar dit soort woningen in Utrecht. Hij sluit zich aan bij de vragen van Stadsbelang Utrecht en D66 over het kantoor. Volgens hem zit er geen kantoor in het bestemmingsplan. Met betrekking tot de stadsverwarming heeft hij eerder in een interruptie al gezegd dat de ontwikkelaar aan de EPC-norm moet voldoen maar zelf mag bepalen hoe. Hij krijgt graag een bevestiging op dit punt.

De heer **Roodenburg** (D66) denkt dat het toch ook beter, en dus duurzamer, mag dan die norm.

De heer **Brussaard** (CDA) antwoordt dat dat natuurlijk mag, maar dat de gemeente dat niet kan afdwingen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) verklaart dat de PvdA wil dat Rijnvliet een wijk wordt waar mensen veilig kunnen wonen, leren, zorgen, ondernemen, sporten en spelen. Rijnvliet biedt een kans op eerlijke en voldoende woningbouw, maar de PvdA is bang dat die kans op eerlijke woningbouw met dit bestemmingsplan verloren gaat omdat er maar weinig woningen gebouwd lijken te worden op een plek waar zo veel meer mogelijk is.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) wijst erop dat het SPvE een voorstel was van een PvdA-wethouder en dat dit daarvan een vertaling is.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat tijden veranderen. Utrecht wordt steeds maar drukker en voller. De PvdA pleit voor efficiënter gebruik van de ruimte, ondanks eerdere afspraken.

De heer **Brussaard** (CDA) sluit zich aan bij de woorden van de heer Bos. Hij vraagt hoe de PvdA de claim van de ontwikkelaar zou willen betalen, als de gemeente terugkomt op de afspraken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zou dat van de wethouder willen horen. De plannen van de Groene Longen van Rijnvliet en de Metaal Kathedraal geven een andere invulling aan het SPvE, waar ook een ander verdienmodel bij hoort. Wellicht hoeft niet elk huis een eigen tuin te hebben, waardoor een efficiënter ruimtegebruik mogelijk is.

De heer **Brussaard** (CDA) vindt het te gemakkelijk om de vraag bij de wethouder neer te leggen. De PvdA legt een wens voor en spreker wil graag weten hoe de PvdA die denkt te betalen. Hij vraagt of de PvdA overweegt om de ozb te verhogen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) denkt dat hij die vraag ten dele al beantwoord heeft. Hij denkt aan meer woningen door efficiënter ruimtegebruik. De PvdA is zeker niet van plan om de ozb te verhogen. Hij vraagt welke kansen de wethouder ziet voor een duurzame wijk met meer woningen.

De heer **Gilissen** (VVD) denkt dat de wethouder zal antwoorden dat het voorstel van de PvdA financiële gevolgen heeft. Wat de PvdA voorstelt, is gratis bier. Hij daagt de PvdA uit om dan ook met een financieringsvoorstel te komen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat meer bouwen ook meer verdienvermogen betekent. Hij vraagt of de wethouder kansen ziet om meer appartementen of woningen te realiseren en welke ambitie de wethouder heeft op het gebied van sociale woningbouw. In het plan wordt veel aandacht besteed aan speelvoorzieningen, vooral voor de allerkleinsten. Spreker vraagt wat er wordt gerealiseerd voor jongeren tussen 12 en 18 jaar. Hij sluit zich aan bij de vragen over de verplichte aansluiting op stadsverwarming.

De heer **Roodenburg** (D66) constateert dat er veel water komt in de wijk. Hij vraagt of de PvdA ook vindt dat dit verbonden zou moeten worden met het water buiten de wijk, zodat bewoners er gebruik van kunnen maken voor hun recreatie.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt dat een leuk idee. Hij vraagt in het algemeen wat er wordt gerealiseerd in een grote wijk waar ook jongeren komen te wonen. Het plan Rijnvliet bestaat uit één straat. De bewoners daarvan hebben samen met de Metaal Kathedraal een voorstel gedaan voor de invulling van Rijnvliet. De PvdA vindt dit plan voor een ecologische wijk interessant en is benieuwd hoe het college kijkt naar dit plan. De PvdA begrijpt niet dat een plan met meer participatie, meer groen, meer duurzame aspecten en meer woningen zo beperkt is meegenomen in het voorliggende plan. Spreker vraagt of de wethouder bereid is om lering te trekken uit het plan van de bewoners of ideeën eruit over te nemen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) verklaart dat de Partij voor de Dieren tegen bouwen in groen gebied is en dus ook tegen dit plan. De Partij voor de Dieren stelt de volgende punten aan de orde:

- De voorkeursnormen in de Wet geluidhinder zijn er niet voor niets maar toch wordt zelden een plan vastgesteld zonder dat de raad akkoord moet gaan met hogere waarden. Spreekster pleit voor andere oplossingen dan het bijstellen van de waarden, zoals het aanleggen van geluidswallen langs wegen.
- In de bomenparagraaf wordt geen aantal genoemd. Het dus onduidelijk hoeveel bomen er verdwijnen en hoeveel ervoor terugkomen en waar. Spreekster pleit voor meer en gedetailleerdere informatie in de bomenparagraaf. Voor de Partij voor de Dieren is deze informatie cruciaal om voor of tegen het plan te stemmen. De Partij voor de Dieren is er niet van overtuigd dat het noodzakelijk is om alle populieren te kappen; het deel dat het toekomstige eiland in de Vliet overlapt, zou behouden kunnen worden. Spreekster vraagt waarom hiervoor niet gekozen wordt.
- Een enthousiaste groep Utrechters wil in Rijnvliet een voedselbos ontwikkelen. De Partij voor de Dieren is hierover ook enthousiast. Voor een voedselbos met de oppervlakte van de groenbestemming zijn duizenden bomen nodig, terwijl in het bestemmingsplan slechts gesproken wordt over 600 bomen. Spreekster vraagt hoe dit strookt met de positieve houding van de gemeente ten opzichte van het voedselbos. Ten tweede vraagt zij om de concrete toezegging dat het bos gefaciliteerd wordt.
- Er staat niets over diervriendelijk bouwen in het bestemmingsplan. Het zou mooi zijn als Rijnvliet ook onderdak zou bieden aan gebouwbewonende soorten. Spreekster vraagt om de toezegging dat de wethouder diervriendelijk ontwerpen en bouwen actief zal meegeven aan de ontwikkelaars.

Tot slot sluit de Partij voor de Dieren zich aan bij de uitgesproken zorgen over BASF.

De heer **Poelarends** (CU) verklaart dat de CU zich voor een groot deel kan vinden in het voorliggende bestemmingsplan. Hij sluit zich aan bij de vragen van de heer Roodenburg. De CU heeft echter nog wel twijfels over het woningbouwprogramma, vooral omdat het bestemmingsplan geen duidelijkheid geeft over de verdeling. De wethouder neemt de raad een deel van zijn sturende taak uit handen. Als de raad het bestemmingsplan vaststelt, dan kan de wethouder het plan invullen naar eigen inzicht.

De heer **Schipper** (SP) vindt het een terecht punt van de heer Poelarends, hoewel in het onderliggende stedenbouwkundig plan uit 2012 wel degelijk een duidelijke verdeling staat. Hij vraagt aan de wethouder of die verdeling nog steeds van toepassing is.

De heer **Poelarends** (CU) sluit zich aan bij de vraag van de heer Schipper maar daarnaast wil hij weten waarom dit niet in het bestemmingsplan is opgenomen. Het bestemmingsplan is het laatste kader, waarop de raad invloed kan uitoefenen. De CU pleit ervoor om de verdeling in het bestemmingsplan op te nemen, zodat de uitvoering eraan getoetst kan worden. Voor Leidsche Rijn is in het verleden een streefpercentage sociale huur vastgesteld. De realisatie daarvan loopt achter. Spreker vraagt of de wethouder van plan is om dat nu te gaan inlopen met dit plan. Dat kost uiteraard geld. Wat de CU betreft, moet dat vraagstuk opgelost worden binnen de totale grondexploitatie van Leidsche Rijn.

De heer **Roodenburg** (D66) steunt de oproep van de heer Poelarends maar het streefcijfer is, voor zover hij weet, losgelaten en vervangen door prestatieafspraken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) weet dat de ambitie van het college voor Leidsche Rijn ooit 30% sociale huur was. Wat hem betreft, heeft het college dat streven losgelaten maar niet de raad.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) brengt in herinnering dat hij twee jaar geleden een motie met een dergelijke strekking heeft ingediend die is aangenomen.

De heer **Poelarends** (CU) vraagt hoe de wethouder kijkt naar de verschillen in sociale woningbouw tussen Rijnvliet en de rest van Leidsche Rijn maar ook met de rest van de stad.

De heer **Schipper** (SP) sluit zich aan bij de vragen van de heer Roodenburg en de heer Poelarends. Spreker gaat niet in op uitwerkingszaken. Wat de SP betreft, kan het bestemmingsplan vastgesteld worden. In 2008 heeft spreker reeds gepleit voor woningen met geluidswerende gevels langs de A12 in plaats van geluidswallen. Het zou ook meer woningen kunnen opleveren. Hij vraagt of de wethouder ook in die richting denkt.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) hoort het CDA spreken over een droomwijk. GroenLinks zou het liefst een groene droomwijk zien. Spreekster sluit zich aan bij de vragen over het voedselbos en vraagt of de wethouder kan toezeggen dat dit geborgd wordt. Zij deelt de zorg van D66 en de Partij voor de Dieren over het aantal bomen in het gebied. Zij vraagt of het mogelijk is om de achterliggende scenario's in te zien. GroenLinks vindt dat een toekomstbestendige, duurzame wijk niet gebaat is bij alleen stadsverwarming. GroenLinks zou de voorkeur geven aan een all electric wijk. Spreekster sluit zich dan ook aan bij de vraag van D66 en vraagt daarnaast of de wethouder wil proberen om met alle ontwikkelaars overeen te komen dat zij streven naar all electric, zodat stadsverwarming niet meer nodig is. Zij heeft begrepen dat Bo-Ex en Ovast al hebben aangegeven mogelijkheden te zien.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt zich af in hoeverre de gemeente met een bestemmingsplan de soort energie in een wijk bepaalt. Hij vraagt of mevrouw Paardekooper zelf met de ontwikkelaar gesproken heeft over alternatieve energievormen.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) heeft het Ovast tijdens de raadsinformatieavond horen zeggen en zij heeft begrepen dat ook Bo-Ex all electric wil. Het lijkt haar handig om daarover dan ook afspraken te maken.

De heer **Gilissen** (VVD) denkt dat de ontwikkelaar niets in de weg staat om all electric te bouwen. De keuze voor all electric zal echter wel worden verwerkt in de prijs van de woningen. Dit bestemmingsplan staat een all electric Rijnvliet gewoon toe.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) is het eens met de heer Gilissen dat het bestemmingsplan alle ruimte laat, maar anderzijds dateren de contracten nog uit de tijd dat de aansluiting op stadsverwarming nog geëist werd. Hij vindt dat de gemeente in de huidige tijd keuzevrijheid zou moeten bieden. Hij neemt aan dat de heer Gilissen dat met hem eens is.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) heeft begrepen dat een warmteplan of het aanleggen van gasleidingen niet meer nodig is, als alle ontwikkelaars all electric willen. GroenLinks zou graag willen dat de wethouder daarover in gesprek gaat met de ontwikkelaars en een toezegging op dat punt vraagt.

De heer **Brussaard** (CDA) is er niet van overtuigd dat Ovast all electric wil. Ovast heeft ook weleens voor stadsverwarming gepleit en dat is het goed recht van ontwikkelaars. Het CDA vindt dat de gemeente dit soort dingen niet moet willen voorschrijven aan ontwikkelaars. De gemeente bepaalt de EPC-norm en daaraan dienen ontwikkelaars zich te houden.

De heer **Roodenburg** (D66) is het eens met de heer Brussaard maar vraagt zich anderzijds af hoe de gemeente ermee om moet gaat, als er toch iets overeengekomen is in een contract.

De heer **Brussaard** (CDA) antwoordt dat de raad gaat over het publiekrechtelijke kader. Als daarin bepaald wordt dat er keuzevrijheid is, dan moet die er ook zijn. Alle eerder gemaakte afspraken moeten daarmee in overeenstemming gebracht worden.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) benadrukt dat GroenLinks een tandje erbij wil. Dat kan door afspraken te maken met de ontwikkelaars. En dat is waarop GroenLinks aandringt.

De heer **Gilissen** (VVD) vraagt of GroenLinks dan ook de consequenties aanvaardt van een tandje hoger want het mag geen 'gratis bier' worden. Hij vraagt of GroenLinks ook vindt dat de kosten in ieder geval niet bij de gemeente terecht moeten komen.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt aan de heer Gilissen of het zo langzamerhand geen tijd wordt om de huizen te bouwen waar veel vraag naar is, en waarom niet hier.

De heer **Gilissen** (VVD) is het daarmee eens maar hij vindt ook dat de overheid niet alles hoeft te bepalen en betalen. Een all electric wijk in Rijnvliet is mogelijk. Het heeft financiële consequenties voor de toekomstige eigenaren maar die krijgen er ook het rendement van. Hij wil echter niet dat de overheid er een berg subsidie aan besteedt.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) wil ook niet dat dit ten koste gaat van de gemeentebegroting. Hij vraagt zich af of er bijvoorbeeld financiële afspraken zijn gemaakt tussen Eneco en de gemeente met betrekking tot de verplichte aansluiting op stadsverwarming in Rijnvliet. Hij zou daarover graag duidelijkheid krijgen van de wethouder.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) gaat ervan uit dat er ontwikkelaars zijn die brood zien in all electric. Tot slot sluit zij zich aan bij de vraag van D66 of er extra ambities kunnen worden meegegeven voor de duurzaamheid van de woningen, bij de vraag van de CU over de prijzen en verdelingen van de woningen en bij de vragen over het kantoor.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt hoe GroenLinks aankijkt tegen de plannen uit de wijk zelf, zoals gedeelde tuinen, ramen op het zuiden et cetera.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) vindt het een interessant plan en positief dat de bewoners hebben meegedacht. Zij sluit zich aan bij de vragen van D66 daarover.

Mevrouw **Ootes** (Student & Starter) verklaart dat Student & Starter het voorliggende plan in principe redelijk vindt. Zij sluit zich aan bij de vragen over het kantoor van D66. Student & Starter ziet ook het liefst een all electric wijk. Spreekster is dan ook benieuwd wat de wethouder daarvan vindt.

De heer **Gilissen** (VVD) fietst dagelijks langs Rijnvliet en denkt dat het een mooie plek is om te gaan wonen. Hij vindt dat het college het SPvE uit 2012 uitstekend heeft uitgewerkt in dit bestemmingsplan, hoewel er nog een aantal belemmeringen is. Spreker zou graag door de wethouder op de hoogte gesteld willen worden van de stand van zaken van een aantal complexe lopende rechtszaken. Hij vraagt of de wethouder bereid is toe te zeggen daarover met de commissie te spreken. In een interruptie heeft hij reeds om duidelijkheid gevraagd over de combinatie tussen wonen en werkgelegenheid. De VVD vindt het een mooi plan.

De voorzitter schorst de vergadering voor 15 minuten.
Hij heropent de vergadering en geeft het woord aan wethouder Geldof voor zijn beantwoording in eerste termijn.

Wethouder Geldof brengt in herinnering dat de gemeente voor Rijnvliet een bouwovereenkomst heeft. De rechter heeft bepaald dat de gemeente snel in gesprek moet gaan met de ontwikkelaar over de geschillen maar ook dat de gemeente zo snel mogelijk moet zorgen dat er gebouwd kan worden. Daarom wordt nu het bestemmingsplan aan de raad voorgelegd. De gemeente voert met zeer grote regelmaat projectoverleg met de ontwikkelaar want ook het college wil dat er zo snel mogelijk gebouwd kan worden. Met betrekking tot het kantoor zegt de wethouder dat provincie wel een inpassingsplan heeft liggen, maar dat dit bestemmingsplan geen betrekking heeft op de grond waar het kantoor zou moeten komen. Dat zou in een apart bestemmingsplan geregeld moeten worden. De gemeente heeft een overeenkomst met de ontwikkelaar over een kantoor, maar de provincie kan dat onmogelijk maken met een inpassingsplan. Het inpassingsplan ligt nu ter inzage.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) heeft vernomen dat er eventueel planschade vergoed zou moeten worden door de gemeente. De provincie heeft aangegeven dat er een pad is om dat zo veel mogelijk te voorkomen. Spreker vraagt om meer duidelijkheid daarover.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt in aanvulling daarop wat de scenario's zijn voor het voorliggende plan ten aanzien van het geluid. Spreker betwijfelt of overleg de oplossing is, omdat het geschil nu al zo lang sleept. Hij vraagt of de wethouder alleen naar deze casus kijkt of ook naar de rest van de stad en hoe hij deze zaak denkt op te lossen.

Wethouder Geldof antwoordt dat de gemeente in goed overleg is met de ontwikkelaar over Rijnvliet. Er loopt ook een zaak in hoger beroep. In antwoord op de vraag van de heer Gilissen zegt de wethouder toe de commissie te informeren over de stand van zaken. Het college wil uiteraard zo snel mogelijk die geschillen de wereld uit hebben, maar het recht moet zijn loop hebben. Om geen verdere vertraging op te lopen legt het college het bestemmingsplan nu voor. De wethouder wil niet vooruitlopen op een eventuele planschade als gevolg van een inpassingsplan van de provincie. In het bestemmingsplan zitten mogelijkheden voor geluidwerende voorzieningen, zodat de woningen ook zonder kantoor gebouwd kunnen worden. In het stedenbouwkundig plan wordt gesproken over 160 appartementen. De gemeente is nog in gesprek met de ontwikkelaar over de vraag of aan de oostzijde het best appartementen of woningen gebouwd kunnen worden. Er zijn heel veel vragen gesteld over de verwarming. De wethouder brengt in herinnering dat de raad duidelijk heeft uitgesproken dat er keuzevrijheid moet zijn. De gemeente is bezig met diverse warmteplannen, onder andere voor Rijnvliet, waarin stadsverwarming de basis vormt maar waarbij men kan opteren voor alles wat duurzamer is. Bo-Ex heeft inderdaad aangegeven all electric te willen. Dat kan, mits het duurzamer is dan stadsverwarming.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) heeft vernomen dat het voor Eneco economisch gezien een onuitvoerbaar plan wordt, als bewoners in een wijk kunnen kiezen voor een andere verwarmingswijze. Hij vraagt of de wethouder al weet of Eneco al dan niet bereid is om de leidingen dan toch aan te leggen.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) brengt naar voren dat er geen warmteplan nodig zou zijn en dat het Eneco een heleboel geld zou schelen, als nu al duidelijk is dat alle ontwikkelaars all electric willen. Daarom verzoekt GroenLinks de wethouder om met de ontwikkelaars in overleg te gaan.

De heer **Roodenburg** (D66) is het met mevrouw Paardekooper eens dat de gemeente voor de optie all electric juist geen warmteplan hoeft te maken.

Wethouder Geldof verwijst naar het overleg over stadsverwarming dat vanmiddag plaatsvindt. Hij legt uit dat in een warmteplan niet alleen een warmtenet wordt opgenomen, maar ook de criteria voor een duurzamere keuze van de ontwikkelaar. Of Eneco dan nog wel stadsverwarming wil aanleggen, bepaalt Eneco zelf. Bo-Ex heeft al aangegeven all electric te willen, maar dan moet het ook wel duurzamer zijn dan stadsverwarming. Als een ontwikkelaar zich daarop zou willen vastleggen, dan zou een stadsverwarmingsnet niets toevoegen. Er is dan echter wel zekerheid nodig, want de warmtenetleidingen moeten al aangelegd worden bij het bouwrijp maken van de grond en dan kan er dus later niet meer teruggevallen worden op standsverwarming. De wethouder is bereid om op korte termijn te bezien wat de mogelijkheden zijn.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) wijst erop dat ontwikkelaars of woningcorporaties zich niet aan het contract houden als zij een duurzamere oplossing kiezen, omdat in het contract de aansluitingsplicht is opgenomen. Hij vraagt hoe de wethouder dat denkt op te lossen.

Wethouder Geldof antwoordt dat dat een gecompliceerde juridische vraag is. De bouwclaimovereenkomst verwijst naar het masterplan, waarin de stadsverwarming is opgenomen. De discussie in de raad over keuzevrijheid is de nieuwe politieke werkelijkheid die het college onderschrijft. Hij zal dat in de gesprekken met de ontwikkelaars meenemen. De raad stelt uiteindelijk de warmteplannen vast en dus ook de criteria voor andere keuzes.

De voorzitter stelt voor de discussie over stadsverwarming af te ronden omdat die niet van belang is voor het bestemmingsplan en omdat het onderwerp vanmiddag opnieuw aan de orde komt.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) wijst erop dat de wethouder gaat over contracten, het masterplan enzovoorts. Hij heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag hoe de wethouder van plan is om te gaan met oude contracten, waarin nog sprake is van een aansluitverplichting voor stadsverwarming. Het verbreken van contracten kan zowel financiële als juridische gevolgen hebben. Hij vraagt hoe de wethouder die risico's inschat.

Wethouder Geldof kan daar nog geen concreet antwoord op geven. Hij is zich ervan bewust dat hij die aspecten moet meenemen in het overleg dat hij al heeft toegezegd. In antwoord op de vraag van

de heer Roodenburg zegt de wethouder dat de gemeente wel extra ambities op het gebied van duurzaamheid kan meegeven, maar dat de gemeente niet kan gaan tenderen omdat er al een bouwclaimovereenkomst is.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt hoe de wethouder ervoor kan zorgen dat bij voldoende vraag uit de markt die wensen ook meegenomen worden. Soms moet de overheid een beetje helpen.

Wethouder Geldof kan het in zijn gesprekken meenemen, maar hij kan meer duurzaamheid niet opleggen. De gemeente mag geen hogere eisen stellen dan het bouwbesluit, maar anderzijds vinden veel potentiële huizenkopers duurzaamheid belangrijk. Dat zal voor de ontwikkelaar toch ook een argument zijn om zo duurzaam mogelijk te bouwen.
De wethouder vervolgt zijn beantwoording met de vragen over het bewonersplan, dat vooral ging over geen parkeerplaatsen, geen achtertuinen maar meer openbare groene ruimte. Dat is echter niet te verenigen met het stedenbouwkundig plan en de bouwclaimovereenkomst, waarin gewerkt wordt met normkavels. Er wordt wel in overleg met de initiatiefnemers gewerkt aan een inrichtingsplan, juist om te proberen om invulling te geven aan ideeën als de 'eetbare wijk'. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, gaat de gemeente uiteraard verder op die manier.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is blij met het antwoord, maar hij denkt dat niet alles mogelijk is binnen het SPvE, zoals in elkaar overlopende tuinen en een efficiënt gebruik van het zonlicht door ramen op het zuiden. Hij vraagt of daar nog iets aan te doen is.

Wethouder Geldof antwoordt dat het bestemmingsplan dat soort dingen niet regelt, maar dat er wel afspraken zijn gemaakt in de bouwclaimovereenkomst. De gemeente zal zich echter wel inzetten voor een zo goed mogelijk inrichtingsplan.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vraagt of het college de ambitie heeft om meer groen en meer bomen te realiseren in en rond de wijk dan in het bestemmingsplan genoemd staan.

Wethouder Geldof antwoordt dat het inderdaad gaat om 600 bomen en niet meer, maar dat er bij het inrichtingsplan zeker gestreefd zal worden naar meer.
Er is vaker gesproken over 'krantje, croissantje' en horeca. Hij zegt toe daaraan aandacht te besteden. In antwoord op de vraag of de bedrijvigheid gewoon kan doorgaan, zegt de wethouder dat dit bestemmingsplan daarop geen invloed heeft. Het bestemmingsplan Oude Rijn en de Nota Externe Veiligheid gelden voor bedrijvigheid, maar het bestemmingsplan Rijnvliet levert voor de bedrijvigheid geen extra beperkingen op.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt of de wethouder specifiek kan ingaan op BASF en de communicatie.

Wethouder Geldof antwoordt dat BASF een bedrijf is in een hoge milieucategorie. In het bestemmingsplan Oude Rijn zitten al zodanige beperkingen dat het bestemmingsplan Rijnvliet geen verdere beperkingen oplevert. Dat was de vraag die aan de orde kwam bij de raadsinformatieavond. Het is absoluut niet de bedoeling om BASF via een omweg toch weg te krijgen.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt in dat verband of de toekomstige bewoners van Rijnvliet daar met een gerust hart gaan wonen, los van de beperkingen.

Wethouder Geldof antwoordt dat aan alle normen wordt voldaan en dat mensen daar uitstekend kunnen wonen.
Met betrekking tot de vraag over straatnamen verwijst de wethouder naar de discussie met de burgemeester. Voor Rijnvliet zal dezelfde methode worden gehanteerd. In antwoord op de vraag van de heer Bos zegt de wethouder dat gunning aan een andere ontwikkelaar nu niet aan de orde is. Hij hoopt dat alles netjes gerealiseerd kan worden. Als er getenderd zou moeten worden, dan zal de prijs naar verwachting stijgen. Daarover maakt de wethouder zich dus geen zorgen. In antwoord op de vraag van de heer Brussaard zegt de wethouder dat alles erop gericht is om ervoor te zorgen dat het terrein in het eerste kwartaal 2017 bouwrijp is.

De heer **Brussaard** (CDA) begrijpt dat dat de intentie is, maar hij wil ook weten wat het worstcasescenario is.

Wethouder Geldof gaat niet speculeren. De gemeente is in gesprek met de ontwikkelaar en alle inspanningen zijn erop gericht om zo snel mogelijk te kunnen bouwen. De gemeente moet het terrein bouwrijp maken en daar wordt hard aan gewerkt.

De heer **Roodenburg** (D66) denkt dat achter de vraag van het CDA de zorg schuilgaat dat er pas over tien jaar wordt gebouwd, terwijl de gemeente nu een terrein bouwrijp maakt.

Wethouder Geldof hoort wat de heer Roodenburg zegt, maar de gemeente doet er alles aan om ervoor te zorgen dat er zo snel mogelijk gebouwd wordt. In antwoord op de opmerking van de heer Van der Zweth over inefficiënt gebruik van de ruimte verwijst de wethouder naar het stedenbouwkundig plan dat is vastgesteld in de vorige collegeperiode. De zeer gewilde woningen die daarin staan, gaat de gemeente realiseren. Speelvoorzieningen komen aan de orde bij het inrichtingsplan en uiteraard zal daaraan aandacht besteed worden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) wijst erop dat in het bestemmingsplan wel aandacht wordt besteed aan speelvoorzieningen voor de allerkleinsten maar dat zijn vraag dus juist betrekking had op andere leeftijdsgroepen.

Wethouder Geldof antwoordt dat er bij het inrichtingsplan rekening gehouden wordt met allerlei speelvoorzieningen. Het is uiteraard de bedoeling een wijk te bouwen die ruimte biedt aan alle leeftijdscategorieën. Dit zal bij het inrichtingsplan goed meegenomen worden. In antwoord op de vragen van mevrouw Sasbrink zegt de wethouder het volgende. Er wordt dus wel degelijk een aantal bomen genoemd. Een deel van het populierenbos laten staan zou al snel een onveilige situatie opleveren. Er zal echter in het inrichtingsplan ruimschoots aandacht besteed worden aan de bomen ook in relatie tot het voorgestelde voedselbos. De wethouder zal de ontwikkelaar uiteraard vragen om zo diervriendelijk mogelijk te bouwen. Hij denkt de vragen van de heer Poelarends beantwoord te hebben.

De voorzitter denkt dat de vraag van de heer Poelarends over de verdeling tussen huur- en koopwoningen nog niet beantwoord is.

Wethouder Geldof antwoordt dat in de grondexploitatie rekening gehouden wordt met 20% sociale huur- en 10% sociale koopwoningen. In het SPvE is dat beschreven en het bestemmingsplan verandert daar niets aan.

De heer **Poelarends** (CU) wijst erop dat het bestemmingsplan het enige juridische kader is en dat het hem daarom verstandig lijkt om het ook in het bestemmingsplan op te nemen.

Wethouder Geldof antwoordt dat de aantallen zijn vastgelegd in het SPvE en in de prestatieafspraken met de corporaties. De gemeente wil die aantallen zo snel mogelijk realiseren.

De heer **Poelarends** (CU) vraagt wat is het worstcasescenario is. De wereld kan veranderen en het bestemmingsplan is het laatste kader dat de gemeenteraad vaststelt. De wethouder moet met wijzigingen weliswaar terugkomen bij de raad, maar met dit plan geeft de raad in principe toestemming om alle soorten woningen toe te laten.

Wethouder Geldof komt daar later op terug. De Schipper pleit voor woningen of aan de oostkant met geluidwerende gevels. De gemeente is daarover in gesprek maar volgens het bestemmingsplan kan het allebei.

De heer **Schipper** (SP) vroeg of de wethouder bij het gesprek daarover voorkeur wil uitspreken voor appartementen in plaats van geluidschermen; dat zou een bijdrage kunnen leveren aan het voorzien in de woningbehoefte.

Wethouder Geldof is in gesprek met de ontwikkelaar over de mogelijkheden. Het bestemmingsplan maakt in ieder geval beide mogelijk.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) heeft vernomen dat de gemeente niet zo gecharmeerd is van appartementen als geluidswal.

Wethouder Geldof antwoordt nogmaals dat de gemeente daarover in gesprek is met de ontwikkelaar. Hij kan niet vooruitlopen op de resultaten. In antwoord op de vraag van de heer Poelarends zegt de wethouder dat de precieze verdeling van woningen nooit in een bestemmingsplan geregeld wordt maar in het stedenbouwkundig plan staat. De gemeente is eigenaar van het gebied en voert dus de regie. Als er substantieel afgeweken wordt van het stedenbouwkundig plan, dan komt de wethouder terug bij de raad. Het college is echter van plan om te realiseren wat in het stedenbouwkundig plan staat.

De heer **Roodenburg** (D66) gaat ervan uit dat de raad de wethouder kan houden aan de verdeling in het SPvE. Hij zou willen voorsorteren op de bandbreedte voor bepaalde segmenten in het plan (appartementen in plaats van geluidwerende maatregelen). Als daarvan gebruikgemaakt wordt, zouden wellicht in een bepaalde categorie meer woningen gerealiseerd kunnen worden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) sluit zich aan bij de vraag van de ChristenUnie hierover. Ten tweede constateert hij dat de wethouder zichzelf meer ruimte gunt door het niet in het bestemmingsplan op te nemen en geen duidelijke ambitie uit te spreken. De wethouder kan het dus in overleg met de projectontwikkelaar bepalen.

Wethouder Geldof komt hierop schriftelijk terug, zodat hij precies kan aangeven wat er staat en wat de mogelijkheden zijn. Er is niet alleen een bestemmingsplan maar ook het stedenbouwkundig plan. En de heer Roodenburg zegt terecht dat de raad het college daaraan kan houden. De wethouder zal er kort in een brief op ingaan.

De heer **Poelarends** (CU) bedankt voor de toezegging en vraagt of de wethouder in de brief ook wil meenemen welke bandbreedte de wethouder denkt nodig te hebben.

Wethouder Geldof heeft aangegeven hoe het zit, maar hij zal er in de brief nader op ingaan.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) had nog gevraagd of er gewerkt is of gaat worden met scenario's voor de bomen.

Wethouder Geldof antwoordt dat het inrichtingsplan mede gebaseerd zal zijn op de inbreng van en in samenspraak met de bewoners, zodat het breed gedragen zal worden.

De voorzitter denkt dat de heer Roodenburg nog geen antwoord heeft gekregen op zijn vraag over de waterwegen.

Wethouder Geldof antwoordt dat het aansluiten op de Strijkviertelplas lastig is in verband met de eisen aan de zwemwaterkwaliteit voor die recreatieplas. Bovendien staan er veel bomen tussen de plas en Rijnvliet. Het is wel de bedoeling om het zicht te verbinden maar het water verbinden kan dus niet.

De heer **Roodenburg** (D66) vraagt of het wel mogelijk is om de wijk uit te komen met een bootje tot aan de plas.

Wethouder Geldof antwoordt dat je inderdaad met een bootje tot aan de plas kunt komen maar niet op de plas.

De voorzitter heeft de volgende toezeggingen genoteerd:
De wethouder zegt toe in overleg te treden met de ontwikkelaars met betrekking tot de problematiek rond de stadsverwarming en daarop terug te komen.
De wethouder zegt toe in het bestemmingsplan een regel op te nemen die op kleine schaal commerciële en horeca-activiteiten mogelijk maakt.
De wethouder zegt toe de ontwikkelaar te vragen om diervriendelijk te bouwen.
De wethouder zegt toe in een brief terug te komen op de mogelijkheden binnen het SP en het bestemmingsplan om de verschillende bandbreedtes aan te wenden, ook in relatie tot de prestatieafspraken.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) wil een toezegging aanscherpen. Zij heeft begrepen dat de wethouder toegezegd heeft om met de ontwikkelaars in gesprek te gaan over de vraag of zij duurzamer willen zijn met betrekking tot verwarming en energievoorziening dan stadsverwarming. Ten tweede heeft zij een toezegging gemist. De wethouder heeft ook toegezegd in gesprek te gaan met ontwikkelaars over de mate van duurzaamheid van de woningen met de vraag of dat beter kan dan het bouwbesluit vereist.

De voorzitter stelt voor om de toezegging als volgt samen te vatten:
De wethouder zegt toe met de ontwikkelaar in gesprek te gaan over een aantal aspecten, namelijk diervriendelijk bouwen, de wijze van verwarmen en de duurzaamheid, ook in relatie tot het inrichtingsplan en de overige wensen die zijn geuit. Hij stelt voor om er een toezegging van te maken die ook in een keer wordt teruggekoppeld aan de commissie. Hij vraagt wanneer de wethouder denkt met een terugkoppeling te komen.

Wethouder Geldof kan daaraan geen termijn verbinden maar hij verwacht niet dat dit gebeurt voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Hij zegt toe de commissie in ieder geval in december op de hoogte te brengen van de stand van zaken.

De heer **Gilissen** (VVD) heeft gehoord dat de wethouder heeft toegezegd de commissie, het liefst niet maar desnoods vertrouwelijk, te informeren over de stand van zaken met betrekking tot een aantal juridische procedures die raken aan het bestemmingsplan Rijnvliet.

Wethouder Geldof heeft gezegd dat hij daartoe bereid is. Hij verwacht dat binnen een maand te kunnen doen.

De heer **Poelarends** (CU) vraagt de voorzitter om de toezegging die de wethouder aan hem gedaan heeft, nog een keer te herhalen.

De voorzitter herhaalt:
De wethouder zegt toe per brief de mogelijkheden te schetsen die er zijn binnen de bandbreedtes in het SP en het bestemmingsplan, ook in relatie tot de prestatieafspraken, met betrekking tot de verhoudingen sociale woningbouw, huur en koop.

De heer **Poelarends** (CU) vraagt of de wethouder daarbij ook wil ingaan op de reden waarom hij het niet in het bestemmingsplan wil opnemen.

Wethouder Geldof heeft gezegd dat dat niet in bestemmingsplannen geregeld wordt maar in het SP.

De voorzitter geeft gelegenheid voor een tweede termijn en vraagt de fracties aan te geven of het voorstel als A- of B-punt naar de raad kan.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) antwoordt dat het voor GroenLinks vooralsnog een B-punt is, omdat GroenLinks overweegt om een motie in te dienen ter ondersteuning van de gesprekken met ontwikkelaars op een drietal punten en omdat GroenLinks nog technische vragen gaat stellen over de aantallen bomen.

De heer **Schipper** (SP) kauwt nog even op een motie over een geluidswerende wand.

De heer **Gilissen** (VVD) bedankt voor de beantwoording in eerste termijn. De VVD overweegt een motie om zo veel mogelijk ruimte te laten aan de ontwikkelaar en de initiatieven in het gebied en niet alles van tevoren vast te leggen. Wat de VVD betreft, wordt het dus een B-punt.

De heer **Roodenburg** (D66) merkt op dat het inrichtingsplan steeds vaker wordt gebruikt als methode om te participeren na een bestemmingplan, terwijl het niet goed verankerd is. In veel gevallen kan het inrichtingsplan volledig ambtelijk worden vastgesteld. D66 gaat daarover zeker een motie indienen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) verklaart dat de PvdA overweegt moties in te dienen met betrekking tot de speelvoorzieningen voor de oudere kinderen en de verdeling van de woningbouw.

De heer **Roodenburg** (D66) is benieuwd aan welke extra voorzieningen in de wijk de PvdA denkt, want de pubers in Rijnvliet hebben de Strijkviertelplas, het groen in de richting van Harmelen en sportpark Rijnvliet.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) denkt aan een skatepark of zoiets. Hij wil zeker weten dat eraan gedacht wordt. De allerkleinsten worden expliciet genoemd maar de kinderen in andere leeftijdscategorieën niet. Wat er nodig is, laat hij echter over aan de wethouder.

De heer **Roodenburg** (D66) stelt voor om een skatepark en dat soort dingen mee te nemen in het inrichtingsplan. Wat hem betreft, is er voor pubers voldoende in de omgeving van de wijk.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) overweegt een richtinggevende motie over stadsverwarming, temeer omdat in contracten de aansluitplicht is opgenomen en er financiële consequenties zijn verbonden aan het niet naleven van zo'n contract. De wethouder heeft toegezegd in gesprek te gaan met de ontwikkelaar over de woningen maar spreker wil duidelijkheid hebben over de financiële verschillen als een deel aan een andere ontwikkelaar wordt gegund. Hij had gehoopt de toezegging te krijgen dat de wethouder inzicht zou bieden voorafgaand aan het bestemmingsplan, omdat het te maken heeft met de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) bedankt de wethouder voor zijn toezegging om met de ontwikkelaars in gesprek te gaan over de vraag of zij een duurzamer alternatief kunnen bieden voor stadsverwarming.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) stelt voor om samen met GroenLinks een motie in te dienen over de bomen. Zij is ook niet tevreden over het antwoord over het voedselbos. Zij vindt 'bereid eraan te werken' en 'proberen er invulling aan te geven' nog niet overtuigend. Zij overweegt met een voorstel te komen om het voedselbos beter te borgen.

Wethouder Geldof begrijpt dat de fracties bang zijn dat het inrichtingsplan volledig ambtelijk vastgesteld wordt. Hij zegt daarop toe de raad het inrichtingsplan toe te sturen, voordat het vastgesteld wordt.

De heer **Roodenburg** (D66) bedankt de wethouder voor die toezegging. Het gaat hem echter meer om het proces en breder dan alleen Rijnvliet. Hij wil het borgen voor de hele gemeente.

Wethouder Geldof heeft die toezegging al gedaan. Dit valt zeker ook onder open en transparant bestuur. De gemeente is in overleg met de bewoners.
De informatie over grondexploitatie is vaak vertrouwelijk maar de wethouder is graag bereid om de heer Bos enig inzicht te verschaffen in de consequenties van het tenderen van woningen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) is blij met de toezegging. Hij stelt voor een vertrouwelijk overleg in de agenda op te nemen.

Wethouder Geldof heeft al toegezegd dat hij het inrichtingsplan ter informatie naar de commissie zal sturen.

De voorzitter bedankt de wethouder voor zijn beantwoording in tweede termijn. Hij heeft de volgende toezeggingen genoteerd:
De wethouder zegt toe het inrichtingsplan, zodra het gereed is, na participatie maar voor vaststelling, aan de raad toe te zenden.
De wethouder zegt toe de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) voor de behandeling in de raad ambtelijk te laten informeren over de verschillen in de grondexploitatie als er getenderd wordt voor het deel dat nog niet vastgelegd is.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) heeft aangegeven graag te willen weten wat de (financiële) gevolgen voor de stad zouden kunnen zijn als de gemeente afscheid zou nemen van de verplichting tot afname van stadsverwarming. Hij hoopt dat de wethouder dat kan toezeggen.

Wethouder Geldof heeft al aangegeven dat hij daarvoor meer tijd nodig heeft. Bovendien is dat niet van belang voor de behandeling van het bestemmingsplan. De vertrouwelijke bijeenkomst die de

wethouder in het vooruitzicht heeft gesteld, zou weleens na de raadsbehandeling kunnen plaatsvinden. Hij stelt voor om apart contact op te nemen met de heer Bos over de gevolgen van eventueel tenderen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt dat die informatie gedeeld mag worden met de hele raad. Hij vindt een briefje bovendien voldoende.

Wethouder Geldof houdt het echter bij een kort overleg.

De voorzitter concludeert dat het een overleg wordt en geen brief.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt mede namens de PvdA voor om de besluitvorming uit te stellen tot na het toegezegde gesprek.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt dat geen goed idee.

Wethouder Geldof vindt het zelfs een slecht idee.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) heeft de toezegging gehoord dat de wethouder in gesprek gaat met de ontwikkelaars over diervriendelijk bouwen en duurzaam bouwen, maar zij wil nadrukkelijk dat het ook gaat over de vraag of zij duurzamer willen verwarmen dan de normen die nu gelden voor de stadsverwarming.

De voorzitter heeft dat niet letterlijk zo gezegd maar volgens hem is het de intentie van de wethouder om terug te komen op het aspect verwarming van dit stadsdeel, nadat hij overleg heeft gevoerd met de ontwikkelaars over de mogelijkheden.

De heer **Roodenburg** (D66) begrijpt dat er voorzieningen getroffen moeten worden bij het bouwrijp maken. Daarom wil hij graag antwoord hebben, voordat het zover is.

De voorzitter wijst op de actieve informatieplicht van de wethouder. Hij vertrouwt erop dat de wethouder informatie die relevant is voor de besluitvorming, met de raad zal delen. Hij rondt de behandeling van dit agendapunt af. Hij constateert dat het als het bespreekpunt geagendeerd zal worden voor de raadsvergadering van 3 november 2016. Hij stelt voor om er 90 minuten voor uit te trekken.

De heer **Gilissen** (VVD) roept zijn collega's op om af te spreken geen lange betogen af te steken maar alleen moties in te dienen. Dan zou een half uur voldoende zijn.

De voorzitter constateert dat de commissie uitgaat van een uur spreektijd.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) constateert dat deze vergadering al een uur achter loopt op schema. Haar bijdrage voor de bomenevaluatie is behoorlijk lang en daarom vraagt zij zich af of dat agendapunt vanmorgen nog wel behandeld kan worden.

De voorzitter inventariseert de bijdragen voor het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost en concludeert dat dit binnen 20 minuten afgerond moet kunnen zijn.

De heer **Poelarends** (CU) vindt 20 minuten niet realistisch.

De voorzitter antwoordt in de richting van mevrouw Van Esch dat hij pas na afronding van het volgende agendapunt weet of er voldoende tijd over is voor de bomenevaluatie. Hij spoort iedereen aan om daar rekening mee te houden.

8. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost

De voorzitter geeft het woord aan de heer Gilissen.

De heer **Gilissen** (VVD) brengt in herinnering dat dit plan een lange voorgeschiedenis heeft, maar dat de VVD uiteindelijk tevreden is, zowel over het proces als de uitkomst. Spreker constateert dat ook de inpassing van Boerderij Root Nood aardig geslaagd is met een vrije zichtlijn op het Amsterdam-Rijnkanaal. Spreker is ervan overtuigd dat alle resterende vraagstukken met betrekking tot de boerderij in goed overleg met de ambtelijke organisatie kunnen worden opgelost en dat die niet hoeven te leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan. De VVD vindt al met al dat Leidsche Rijn Centrum Oost een welkome aanvulling is op de woonmilieus in Leidsche Rijn en dat het een volgende stap is naar een duurzame verbinding tussen oude en nieuwe stad.

De heer **Roodenburg** (D66) sluit zich aan bij de woorden van de heer Gilissen.

De heer **Gilissen** (VVD) vervolgt dat de VVD dit een solide bestemmingsplan vindt dat perspectief biedt en nieuwe woningen toevoegt aan het areaal van de stad. Wat de VVD betreft, mag het als A-punt naar de raad.

De voorzitter is vergeten de wethouder voorafgaand aan de behandeling het woord te geven voor een mededeling.

Wethouder Geldof deelt mee dat Demu Metaalindustrie de ingediende zienswijze heeft ingetrokken.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt dat dit aantoont dat er een zorgvuldig en grondig proces doorlopen is.

De heer **Roodenburg** (D66) sluit zich aan bij de woorden van de heer Gilissen. Hij voegt eraan toe dat vorige colleges en de gemeenteraad in de tijd dat het minder ging met de woningbouw in Nederland en dus met de grondexploitatie, allerlei aanpassingen hebben gedaan. Ook in dit plan is dat gebeurd. Hoewel het goede, financieel gedreven beslissingen waren, zijn die wel ten koste gegaan van de kwaliteit van het gebied, in dit geval onder andere minder groen. Spreker vraagt of de wethouder kan toezeggen een inventarisatie te maken van deze beslissingen, zodat die heroverwogen kunnen worden nu het beter gaat met de woningbouw.

De heer **Gilissen** (VVD) is benieuwd waar deze opmerking vandaag komt. De opgave die nog resteert in Leidsche Rijn, is te overzien. Hij vraagt aan welke concrete gebieden de heer Roodenburg denkt en wat zijn doel is.

De heer **Roodenburg** (D66) weet dat er in een financieel slechtere tijd mooie ideeën geschrapt zijn (groen, bruggen enzovoorts). Hij zou die bezuinigingen nu opnieuw willen bekijken. Hij dacht dat er nog zo'n dertig exploitaties resteren in Leidsche Rijn.

De heer **Gilissen** (VVD) wijst erop dat de ruimtelijke strategie binnenkort aan de orde komt. De VVD zal de kwaliteit van de openbare ruimte als belangrijk punt aan de orde stellen. Spreker vraagt of D66 de VVD steunt, als de VVD voorstelt om meer investeringscapaciteit in te zetten voor de kwaliteit van de openbare ruimte.

De heer **Roodenburg** (D66) vindt het niet terecht dat de VVD probeert om dit punt naar zich toe te trekken. D66 wil nu een toezegging van de wethouder specifiek voor Leidsche Rijn, maar is zeker bereid om later met de VVD in debat te gaan over de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen.

De heer **Zwanenberg** (GroenLinks) verklaart dat GroenLinks kan instemmen met dit bestemmingsplan. GroenLinks is blij dat het gelukt is om de zichtlijnen vanaf Rood Noot op het kanaal te behouden door te schuiven met de bebouwing. GroenLinks is ook blij met de reconstructie van de Vleutense Wetering, het oudste nog bestaande kanaal in Nederland. Spreker informeert naar de mogelijkheden om het water over te steken vanaf Rood Noot, zoals in de inspraak gevraagd werd. GroenLinks verwacht dat dit een mooie wijk wordt met recreatiemogelijkheden in het groen en waardoor de oude en de nieuwe stad met elkaar verbonden worden.

De heer **Brussaard** (CDA) verklaart dat ook het CDA blij is met het plan en geeft zijn complimenten aan de ambtelijke staf en de wethouder voor het snelle proces. Het CDA stemt van harte in met het bestemmingsplan.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) voegt nog twee punten toe. Weer worden er woningen gebouwd, waarvoor de raad akkoord moet gaan met hogere waarden voor geluidhinder dan de Wet geluidhinder aangeeft. De Partij voor de Dieren vindt dat niet wenselijk. Spreekster vraagt of er opnieuw gezocht kan worden naar oplossingen om geluidhinder terug te brengen in plaats van de grenswaarden steeds weer op te trekken. Ten tweede begrijpt de Partij voor de Dieren niet waarom het gebied Overtuin bebouwd wordt; het staat als groen vermeld in het groenstructuurplan. Spreekster vraagt de wethouder op grond waarvan van het groenstructuurplan is afgeweken en of het mogelijk is om dat weer terug te draaien. Er worden volwassen bomen gekapt en het is de vraag of de herplant de verloren waarden compenseert of dat alleen het aantal bomen geteld wordt. De Partij voor de Dieren zou graag zien dat de verbinding van Leidsche Rijn met de bestaande stad een groene verbinding wordt, waar alle inwoners van kunnen genieten.

De heer **Schipper** (SP) verklaart dat de SP het een mooi plan vindt en dat het als A-punt naar de raad kan.

De heer **Poelarends** (CU) wijst erop dat ook dit bestemmingsplan geen onderverdeling geeft op basis van huizenprijzen. Hij wacht de brief die de wethouder heeft toegezegd in verband met het vorige agendapunt af, alvorens hij zijn standpunt bepaalt. Hij heeft ambtelijk nagevraagd hoe het zit met de toegankelijkheid van Rood Noot voor minder validen. Het ziet er redelijk goed uit, maar spreker vraagt nog wel aandacht voor de steilte van de hellingbaan voor rolstoelen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) wil net als de ChristenUnie inzicht krijgen in de verdeling van de huizen. De PvdA pleit altijd voor sociale huur- en koopwoningen. Spreker vraagt naar de ambitie van de wethouder op dat punt. Ten tweede pleit hij voor een goede spreiding van sociale huur- en koopwoningen.

De heer **Gilissen** (VVD) mist in het betoog van de heer Van der Zweth dat de PvdA ook altijd pleit voor een goede mix om het wonen sociaal veiliger te maken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is het daarmee eens. Rood Noot is bang dat er fietspaden door het groengebied aangelegd zullen. Spreker vraagt de wethouder om Rood Noot goed te betrekken bij de ontwikkelingen rond de boerderij. Hij heeft begrepen dat Rood Noot bij de voorlopige verdeling van de cultuursubsidies buiten de boot is gevallen. Hij vraagt de wethouder wat de gevolgen daarvan zijn.

Wethouder Geldof bedankt voor de complimenten voor het proces en het resultaat. De wethouder kan tegemoetkomen aan de wens van de heer Roodenburg, die vraagt om een inventarisatie van optimalisaties, maar hij benadrukt daarbij dat dit geen implicaties kan hebben voor dit bestemmingsplan. Gezien de komende herfstvakantie trekt hij er vijf weken voor uit.

De heer **Gilissen** (VVD) is blij met de toezegging. Hij vraagt de wethouder om in de inventarisatie ook een toelichting te geven op de achtergrond van de keuze.

Wethouder Geldof zal dat doen, hoewel het vaak financiële taakstellingen waren die de raad heeft vastgesteld in het MPO. Een oversteek bij Rood Noot is mogelijk. Met betrekking tot Overtuin verwijst de wethouder naar de uitgebreide discussie en de stukken. Overtuin was een van de optimalisaties. Per abuis is vergeten in het groenstructuurplan een aantal stippen te zetten. Met betrekking tot de bomen zijn juist aan de hand van scenario's de mogelijkheden bekeken. Het gebied bevindt zich vlak bij de A2. Vandaar het besluit tot hogere waarden maar daarnaast is het juist van belang dat er woningbouw wordt gepleegd die zorgt dat de hinder zo min mogelijk is. De heer Poelarends merkt op dat in het stedenbouwkundig plan dat vorig jaar is vastgesteld, precies de verdeling van woningen staat. Dit gebied gaat de gemeente zelf tenderen. De wethouder begrijpt dat er geen fietspad bij Rood Noot in de planning zit.

De voorzitter brengt in herinnering dat nog gevraagd is om Rood Noot te betrekken bij het inrichtingsplan.

Wethouder Geldof antwoordt dat de gemeente daarover zeker met Rood Noot zal spreken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) heeft nog geen antwoord gekregen op zijn vraag over de verdeling van de huizen. Daarop wil hij graag schriftelijk antwoord krijgen, met name over de ambitie van het

college op dat punt. Hij heeft ook nog geen antwoord gekregen op de vraag over de cultuursubsidie voor Rood Noot.

Wethouder Geldof verwijst voor de cultuursubsidie naar de discussie die daarover gevoerd zal worden in de commissie. Het is een monumentaal pand. De huidige gebruikers betalen geen huur. Hij voorziet geen problemen met het pand. In het SP is vastgesteld dat het om ongeveer 900 woningen gaat, waarvan 20% sociale huur en 10% sociale koop. De wethouder hoopt dat te kunnen waarmaken.

De voorzitter heeft de volgende toezegging genoteerd:
De wethouder zeg toe de commissie binnen vijf weken in een brief te informeren over de optimalisaties die in het verleden hebben plaatsgevonden in Leidsche Rijn inclusief de argumenten. Hij vraagt of dit voorstel als hamerstuk naar de raad mag.

De heer **Poelarends** (CU) wil eerst nog kijken naar de juridische kant van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan.

Wethouder Geldof biedt aan dat op papier aangegeven wordt hoe een en ander in elkaar zit.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) sluit zich aan bij de ChristenUnie. Het wordt dus voorlopig een B-punt.

De voorzitter concludeert dat het geagendeerd wordt als B-punt, vooralsnog zonder moties of amendementen voor 3 november, maar dat het wellicht een A-punt kan worden voor 27 oktober, als alle vragen op korte termijn beantwoord worden.

9. Commissiebrief Evaluatie bomenbeleid 2016

De voorzitter geeft een korte inleiding. Het punt is geagendeerd door de PvdD, PvdA, D66 en GroenLinks. De PvdD is van mening dat het beleid en de criteria voor velvergunningen en herplant dienen te worden aangescherpt. Ook zijn er betere maatregelen nodig om de omgang met bomen te verbeteren. De fractie bespreekt graag met wethouder en andere fracties welke stappen nodig zijn om tot aanscherping van het bomenbeleid te komen en te waarborgen dat dit ook in de praktijk gebracht wordt. De PvdA wil spreken over de werkwijze van het college bij omvangrijke bouwprojecten in relatie tot het kappen van bomen. GroenLinks wil spreken over de bomenparagraaf en dat de bomenparagraaf optimaal wordt ingezet in elk stadium van Upp, ook in de uitvoering. GroenLinks wil graag zo snel als mogelijk dat alle achterliggende stukken van een kapaanvraag online raadpleegbaar zijn, zodat bezwaar maken gemakkelijker gaat. Ten slotte wil de fractie geïnventariseerd zien, welke mogelijkheden er zijn om de nu nog stenige wijken west en noordwest te ‘vergroenen’. D66 wil van het college horen in hoeverre er daadwerkelijk met scenario’s wordt gewerkt en wat het verschil is met de vroegere werkwijze.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) beperkt zich vandaag tot vijf punten:
1. De bomenboekhouding is een zootje; het systeem verzaakt in bijna alle opzichten. De helft van de technische vragen van de Partij voor de Dieren kon niet worden beantwoord, omdat de gevraagde gegeven niet centraal worden gemonitord; er zijn geen overzichten verstrekt en sommige gegevens worden niet geregistreerd. Het is niet mogelijk om een overzicht te krijgen van de mutaties in het bomenbestand. Hoe kan de raad op deze manier het gemeentelijk bomenbeleid controleren en wanneer komt er, net als in veel andere steden, ook hier een systeem dat wel werkt. Spreekster hoopt dat andere fracties het met haar eens zullen zijn dat dit niet langer zo kan. Door de situatie heeft de Partij voor de Dieren weinig vertrouwen in de bomenkaart en de cijfers in het evaluatierapport. Zo zou bijvoorbeeld het aantal bomen tussen 2011 en 2016 van 135.410 tot 149.987 gestegen zijn, maar die stijging blijkt veroorzaakt doordat de bomen van de landgoederen in 2016 zijn meegeteld en in 2011 niet. De Partij voor de Dieren pleit voor een onafhankelijk evaluatie omdat nu ‘de slager zijn eigen vlees keurt’. De Partij voor de Dieren stelt voor om de Rekenkamer om te beginnen onderzoek te laten doen naar de aan de bomenkaart ten grondslag liggende database. Spreekster vraagt hoe andere fracties daarover denken.

De hee**r Van Eijndhoven** (VVD) wijst erop dat de Rekenkamer zelf bepaalt wat onderzocht wordt. Hij vraagt of mevrouw Van Esch zich dat realiseert.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) realiseert zich dat. Zij had gehoopt dat de heer van Eijndhoven het een goed idee zou vinden. De raad kan het als onderwerp aandragen bij de Rekenkamer.

De hee**r Van Eijndhoven** (VVD) weet dat de Rekenkamer een beperkte capaciteit heeft en zou eerst graag de beantwoording van de wethouder afwachten.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vervolgt met haar tweede punt.
2. De criteria voor velvergunningen. Hierbij speel alleen de boomwaarde een rol. Dat is goed maar niet voldoende want de ecologische, ruimtelijke, culturele en milieuwaarde van bomen zou afgewogen moeten worden tegen de waarde die de stad terugkrijgt na de kap van een boom. Daarom vindt de Partij voor de Dieren het belangrijk dat ook de reden van de kap in de aanvraag wordt opgenomen. Spreekster vraagt de wethouder om de toezegging dat het bomenbeleid op dit punt gewijzigd zal worden.

De heer **Sienot** (D66) denkt dat voor mevrouw van Esch de belangenafweging altijd in het voordeel van de bomen zal uitvallen. Hij vraagt of zijn indruk juist is.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) antwoordt daarop ontkennend. De Partij voor de Dieren heeft wel degelijk voor een aantal plannen gestemd, zoals een trambaan, waarbij een aantal bomen is gesneuveld.

De heer **Sienot** (D66) vraagt aan mevrouw Van Esch wanneer een boom wel of wanneer gekapt mag worden. Hij heeft het idee dat de gemeente wel degelijk een zorgvuldige afweging maakt.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) gelooft ook dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt, maar zij vindt dat de raad dat niet kan controleren omdat de reden voor de kap niet bij de aanvraag wordt opgenomen. Bovendien denkt de Partij voor de Dieren dat het tijd wordt dat af en toe ecologische waarden en klimaatwaarden van bomen zwaarder wegen dan ruimtelijke waarden. Zij is benieuwd hoe de wethouder maar ook de andere fracties daarover denken. De Partij voor de Dieren pleit voor criteria voor een ‘herplantplan’, terwijl er na de kap op zijn minst dezelfde boomwaarde (bladvolume, nectar) moet zijn. Als herplant van dezelfde waarde op de plaats van de kap niet mogelijk is, zou bijvoorbeeld een financiële compensatie moeten zorgen voor realisatie elders. Spreekster vraagt om de toezegging dat het bomenbeleid op dit punt gewijzigd zal worden.
3. Bescherming van bestaande bomen. Bomen worden vaak gekapt omdat zij beschadigd zijn en daardoor sterven. Bomen kunnen blijkbaar niet voldoende beschermd worden tegen menselijk handelen. Er bestaat beleid om de omgang met bomen te verbeteren, maar het ontbreekt blijkbaar aan scholing van medewerkers en bouwvakkers om ze uit voeren en daarop te handhaven. De Partij voor de Dieren heeft regelmatig zelf aan de bel moeten trekken bij bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden. In het ‘Handboek bomen in openbare ruimten’ staat dat de gemeente bij werken (van zichzelf en anderen) tot anderhalve meter buiten de kroonprojectgrens van de bomen moet blijven. In de praktijk gebeurt dat niet of onvoldoende. De Partij voor de Dieren vindt dat onacceptabel en hoopt dat de wethouder het daarmee eens is. spreekster vraagt wat de wethouder gaat doen om deze misstanden te beëindigen. Snoeien is noodzakelijk maar bewoners vertellen de Partij voor de Dieren dat de gemeente veel verder snoeit dan noodzakelijk en wettelijk vereist is. Spreekster vraagt of de wethouder bereid is te onderzoeken of het snoeibeleid minder streng kan en het te vergelijken met het beleid in andere gemeenten.
4. De communicatie. De beoordeling van een kapaanvraag wordt uitgevoerd door VTH, die voor de inhoudelijke vakkennis echter afhankelijk is van de Afdeling Milieu en Mobiliteit en de Afdeling Stadsbedrijven, terwijl de Afdeling Stadsbedrijven ook vaak de indiener is. De Partij voor de Dieren stelt voor er een onafhankelijke partij bij te betrekken, zoals de RUD. Spreekster vraagt of de wethouder bereid is te onderzoeken of het mogelijk is om de VTH over te hevelen naar de RUD.

De heer **Van Eijndhoven** (VVD) vraagt of mevrouw Van Esch heeft nagedacht over de consequenties voor de aansturing van typisch Utrechtse prioriteiten. Dan gaan immers meer gemeenten meebeslissen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vraagt op welke prioriteiten de heer Van Eijndhoven doelt.

De heer **Van Eijndhoven** (VVD) antwoordt dat de VTH aangestuurd wordt door het bestuur van Utrecht maar de RUD wordt niet door het Utrechtse gemeentebestuur aangestuurd. Dat kan consequenties hebben.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) denkt dat dat juist goede consequenties zou kunnen hebben, omdat in Utrecht nu geen onafhankelijke beoordeling mogelijk is. Dat is juist het grootste bezwaar van de Partij voor de Dieren. Het hoeft overigens niet per se de RUD te zijn.

De heer **Işik** (PvdA) kan mevrouw Van Esch tot op zekere hoogte volgen, maar volgens hem zou het niet uitmaken als de VTH haar werk goed zou doen. Hij vraagt hoe zij daarover denkt.

De heer **Eggermont** (SP) vraagt of mevrouw Van Esch zich wel realiseert dat als Utrecht niet meer verantwoordelijk is voor aansturing van de eigen handhaving, omliggende gemeenten meebepalen hoe de handhaving in Utrecht plaatsvindt. Ook de Partij voor de Dieren heeft dan niets meer te zeggen over het handhavingsbeleid in Utrecht.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) antwoordt dat het misschien beter is om VTH beter te regelen maar zij daarin niet veel vertrouwen gekregen in de tijd dat de Partij voor de Dieren in de raad zit. De Partij voor de Dieren zoekt naar echte oplossingen en dit zou een van de oplossingen kunnen zijn die onderzocht zou kunnen worden. Voor de Partij voor de Dieren is de RUD niet de enige oplossing maar daar zijn vergunningverlening, toezicht en handhaving wel goed geregeld.

De heer **Işik** (PvdA) verklaart dat de PvdA controle liever dichtbij houdt, maar hij is het wel eens met mevrouw Van Esch dat de uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving in Utrecht moet worden verbeterd.

De heer **Eggermont** (SP) begrijpt dat de Partij voor de Dieren ervoor kiest om allerlei VVD-gemeenten om de stad Utrecht heen te laten bepalen wat het handhavingsbeleid in Utrecht wordt.

De voorzitter wijst erop dat mevrouw Van Esch heeft aangegeven dat de Partij voor de Dieren vooralsnog alleen pleit voor het onderzoeken van die mogelijkheid.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) gaat verder met communicatie. Door het gebrek aan informatie hebben de inwoners de indruk dat het kapvergunningsbeleid niet zorgvuldig of niet correct wordt toegepast. Bij gepubliceerde aanvragen ontbreken vaak de bijlagen maar deze zijn dan wel beschikbaar op het stadskantoor of na aanvraag per e-mail. Spreekster vraagt om nadere uitleg daarover en of de wethouder ervoor wil zorgen dat vanaf nu duidelijk gecommuniceerd wordt dat en wanneer de aanvragen compleet worden gemaakt. Wat de Partij voor de Dieren betreft, zou het goed zijn om bomen die gekapt worden, fysiek te markeren. Spreekster vraagt of de wethouder bereid is de mogelijkheden hiertoe te onderzoeken. Sinds twee jaar wordt bij de aanvraag de duur van de zienswijzetermijn niet meer vermeld. Sommige inwoners spreken in dat verband over rechtsonzekerheid. Spreekster vraagt of de wethouder ervoor kan zorgen dat de zienswijzetermijn vermeld wordt in alle publicaties en dat ook het intrekken van aanvraag bekend gemaakt wordt.
5. De bomenparagraaf. In het antwoord op technische vragen staat dat door de scenariobesprekingen bij het project Leeuwenstein meer bomen behouden konden worden dan in het oorspronkelijke plan. Spreekster vraagt of de wethouder kan toezeggen dat scenariobespreking vanaf nu de standaard wordt bij alle bestemmingsplannen.

De heer **Işik** (PvdA) heeft precies dezelfde vraag, namelijk of de wethouder wil toezeggen dat bij grootschalige projecten het werken met scenario's de standaardwerkwijze wordt.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vraagt aan de heer Işik waarom alleen bij grootschalige projecten.

De heer **Işik** (PvdA) antwoordt dat een groot project onoverzichtelijk kan zijn maar dat dat niet geldt voor kleine projecten. Hij kan zich voorstellen dat bij het project Cremerstraat met scenario's gewerkt wordt.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vraagt zich af wie bepaalt of het een groot of een klein project is. Zij stelt voor om altijd scenario's te gebruiken bij projecten waarin bomen een rol spelen.

De heer **Sienot** (D66) weet dat heel oude bomen (soms slechts enkele) tot heel veel beroering kunnen leiden. Hij kan zich voorstellen dat in die gevallen ook gewerkt wordt met scenario's. Hij vraagt hoe de heer Işik daarover denkt.

De heer **Işik** (PvdA) vindt het niet nuttig om scenario's te bedenken voor twee of drie bomen maar wel voor 50 of 100 bomen. Voor hem is het relevant om te weten wat de argumenten zijn om zo veel bomen te kappen en wat de financiële gevolgen zijn. Dat is het standpunt van de PvdA.

De heer **Van Eijndhoven** (VVD) is het eens met de heer Işik.

De heer **Sienot** (D66) valt de heren Işik en Van Eijndhoven juist af omdat juist de enorme betrokkenheid van mensen bij hun omgeving ertoe leidt dat veel bomen een hoge waarde hebben, ook economisch. Hij vindt die hele waardekwestie vaak duister in deze discussie. Hij concludeert dat zowel de heer Işik als de heer Van Eijndhoven de bewonersbelangen terzijde schuift bij het besluiten over bomen die een hogere betrokkenheid in de buurt hebben.

De heer **Işik** (PvdA) vindt het vervelend dat D66 hem dingen in de mond legt die hij niet gezegd heeft. Hij heeft vertrouwen in het college maar de heer Sienot blijkbaar niet. Het was nota bene de PvdA die de situatie op het Cremerplein aan de orde heeft gesteld. De rechter heeft het college teruggefloten.

Mevrouw **Uringa** (ChristenUnie) merkt dat er draagvlak is voor scenario's, een werkwijze die de ChristenUnie ook steunt. Zij constateert echter ook dat er helemaal geen kritische vragen zijn gesteld over de kap van 230 bomen aan het Nieuwe Zandpad. Zij vraagt aan alle fracties of de bomenscenario's ook ingezet kunnen worden bij gevoelige kwesties.

De heer **Sienot** (D66) vindt het vervelend dat de heer Işik het vervelend vindt dat hij hem woorden in de mond legt, maar hij baseert zijn conclusie op wat hij letterlijk zegt, namelijk dat het hem gaat om grote aantallen en niet om enkele bomen.

De heer **Işik** (PvdA) ontkent dat ten stelligste. Hij laat de keuze om te werken met scenario's bij kleinere aantallen bomen aan het college over, maar hij is het eens met mevrouw Uringa dat voor grootschalige projecten goed afgewogen voorstellen met scenario's nodig zijn. Hij neemt de betrokkenheid van bewoners wel degelijk serieus. Daarom heeft hij de bewoners van het Cremerplein gesteund in hun strijd voor het behoud van de bomen.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) antwoordt in de richting van mevrouw Uringa dat GroenLinks voorstander is van scenario's, ook bij kleine aantallen, oude bomen en gevoelige projecten.

De heer **Işik** (PvdA) herhaalt nogmaals dat het college bepaalt wanneer scenario's noodzakelijk zijn maar dat de PvdA er voorstander van is om dat in ieder geval te doen bij grootschalige projecten en ruimtelijke ontwikkelingen. De PvdA kan zich vinden in de voorliggende evaluatie. Mevrouw Van Esch zet vraagtekens bij het stijgende aantal bomen. De PvdA wil daarop graag een reactie van het college krijgen. De PvdA is blij dat het college terughoudend is met het kappen van bomen maar dat lijkt in strijd met de uitspraak van de Raad van State in de zaak van het Cremerplein. Spreker vraagt hoe dat heeft kunnen gebeuren. De PvdA overweegt een motie in te dienen als de wethouder geen toezegging doet over het standaard gebruiken van scenario's. Met betrekking tot communicatie sluit spreker zich aan bij de opmerkingen van mevrouw Van Esch. De communicatie verloopt moeizaam. Omwonenden worden niet of niet op tijd geïnformeerd en sommige informatie is niet beschikbaar voor hen. Spreker vraagt of de wethouder bereid is toe te zeggen dat de communicatie verbeterd zal worden. De PvdA krijgt steeds vaker signalen dat kapvergunningaanvragen in de vakantieperiode wordt gedaan. De PvdA hoort ook dat de ondergrond van sommige bomen zo slecht is dat die de groei beperkt. Spreker vraagt hoe het college daarmee omgaat. Tot slot sluit hij zich aan bij de opmerkingen van de Partij voor de Dieren over verbetering van het functioneren van VTH.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) sluit zich aan bij de bijdrage van de Partij voor de Dieren, met name over de stijging van het aantal bomen die veroorzaakt blijkt te worden door administratieve verschuivingen. GroenLinks hoort nog vaak dat plannen voor plant of herplant uiteindelijk niet of niet geheel uitgevoerd worden vanwege kabels en leidingen die in de grond liggen, waarvan de ligging niet voldoende is vastgelegd. GroenLinks vraagt of de wethouder bereid is om ervoor te zorgen dat gegevens over de ondergrond tijdig en juist beschikbaar zijn, en of hij zelfs bereid is te overwegen om

leidingen te verleggen op kosten van de eigenaars. Spreekster vraagt aansluitend daarop wanneer de raad de toegezegde Kadernota Ondergrond kan verwachten. Zij sluit zich aan bij alles wat gezegd is over de scenario's. Zij vraagt of het ook mogelijk is om een afwegingsparagraaf op te nemen in SPvE's. Uit de antwoorden op technische vragen blijkt dat ad hoc wordt vastgesteld waar er bomen in de hoofdboomstructuur bij komen, namelijk door vooral mee te gaan in werkzaamheden aan verkeersinfrastructuur. Dat geeft de indruk dat er geen visie achter ligt. Spreekster denkt dat er toch nagedacht moet zijn over de groenverbindingen in de stad voor mens en dier. Zij vraagt of er een visie bestaat over de hoofdboomstructuur en zo ja, of de commissie die kan krijgen. Vervolgens gaat spreekster in op de essentaksterfte. De bomen naast de wandelpaden op de landgoederen worden goed bijgehouden, maar de rest wordt met rust gelaten. In de brief wordt voorgesteld om de zone waarbinnen gekapt en gesnoeid wordt, uit te breiden van 20 tot 40 meter naast wandelpaden. Spreekster vraagt of het mogelijk is de zone op 20 meter te houden maar dan wel de kruin uit aangetaste essen te snoeien voor de veiligheid. Zij vraagt of er een verklaring is voor het feit dat de bomen op de landgoederen erger zijn aangetast dan elders en of er essen teruggeplaatst worden. Zij sluit haar betoog af met een paar kleine punten. Zij vraagt of er mogelijkheden zijn om in stenige wijken voor meer bomen te zorgen. Uit de antwoorden op technische vragen blijkt dat ook hierbij vooral de agenda voor de infrastructuur gevolgd wordt, terwijl GroenLinks een visie zou hebben verwacht.

De heer **Işik** (PvdA) wijst erop dat in wijkgroenplannen per wijk wordt aangegeven wat er gebeurt. Hij vraagt of mevrouw Paardekooper dat niet voldoende vindt.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) vindt dat een goed instrument maar de meeste zijn uitgevoerd en wat haar betreft, wordt het tijd voor nieuwe wijkgroenplannen.

De heer **Işik** (PvdA) weet dat die plannen ieder jaar geactualiseerd worden.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) is het niet met hem eens. De raad heeft 80.000 euro beschikbaar gesteld voor de wijkgroenplannen. Die zijn opgesteld en worden uitgevoerd. De meeste zijn afgerond.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) denkt dat de raad moet aangeven door te willen gaan met wijkgroenplannen. Het college heeft besloten om daar niet mee door te gaan.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) heeft daarom ooit gepleit voor een stadsgroenplan. Daar gaat zij zeker mee door.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vraagt wat zij verstaat onder het stadsgroenplan.

Mevrouw **Uringa** (ChristenUnie) stelt mevrouw Paardekooper voor om dit idee te bewaren voor de behandeling van de programmabegroting, zodat zij direct een dekkingsvoorstel heeft.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) is benieuwd waar de interrumperende fracties mee komen. GroenLinks krijgt vaak meldingen met betrekking tot het kandelaberen van platanen. Volgens de voorschriften mogen takken 30 tot 50% worden ingekort, maar vaak worden heel takken weggehaald. Spreekster vraagt waarom dit gebeurt. Zij sluit zich aan bij de vragen van de Partij voor de Dieren over de bijlagen bij aanvragen voor kapvergunningen.

De heer **Sienot** (D66) sluit zich aan bij mevrouw Van Esch die een lang verhaal boordevol terechte op- en aanmerkingen heeft gehouden. D66 vindt vooral dat er duidelijkheid moet zijn over de communicatie over het kappen van bomen. Planningsdocumenten moeten digitaal beschikbaar zijn en het is belangrijk dat de buurt bij het proces wordt betrokken, maar een formele inspraakprocedure alleen is daarbij niet voldoende. Spreker vraagt aan de wethouder wat er gaat veranderen, zodat bewoners er standaard goed bij betrokken worden, zoals bij Leeuwenstein.

De heer **Işik** (PvdA) brengt in herinnering dat D66 als collegepartij al twee jaar roept dat dat verbeterd moet worden, maar er is nog steeds niets gebeurd. Spreker vraagt wanneer voor D66 eindelijk de grens bereikt is.

De heer **Sienot** (D66) is het met de heer Işik eens dat D66 een consistente lijn vasthoudt. Hij heeft ook vandaag gezegd dat het anders moet en dat het daarom helaas weer op de agenda staat. De wethouder heeft echter ook al laten zien dat er aanpassingen gedaan kunnen worden aan processen en plannen.

De heer **Işik** (PvdA) is ook blij dat de wethouder af en toe naar de raad luistert, maar soms gaan er dingen niet goed. Hij geeft als voorbeeld nogmaals de Cremerstraat, waarbij de bewoners naar de Raad van State moesten om de bomen te behouden.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) zou het prima vinden, als de raad minder over bomen zou hoeven praten. Zij noemt vandaag een aantal concrete verbeterpunten. Zij vraagt in hoeverre de collegepartijen die willen overnemen.

De heer **Sienot** (D66) heeft duidelijk aangegeven waar het anders en beter moet volgens D66.

Mevrouw **Uringa** (ChristenUnie) is er juist trots op dat de commissie vandaag weer over bomen praat. Zij sluit zich aan bij de vragen en de suggesties. Zij voegt er een aan toe. De ChristenUnie zou inzicht willen krijgen in de soorten klachten omdat onduidelijk is waarover de 750 klachten precies gaan. Spreekster vreest dat de commissie niet tot overeenstemming zal komen over de scenario's, temeer omdat aantallen en politieke gevoeligheid niet leidend mogen zijn. De scenario's op de Europaweg wekten de indruk dat de bewoners alles konden kiezen, zolang het maar zwart was. Dat is niet het type scenario's dat de ChristenUnie het liefst ziet. Zij hoopt dan ook dat de wethouder met een mooie suggestie komt.

De heer **Eggermont** (SP) vraagt aan de heer Sienot wat er volgens hem niet goed gaat in de bomenparagraaf, want daarin wordt volgens spreker alles geregeld. Zodra een bomenparagraaf gewenst is, zijn volgens spreker ook scenario's aan de orde. In de brief wordt gesproken over het veranderen van de grens van de APV. Er wordt wellicht een uitzondering gemaakt voor de A27. Spreker vraagt wat de gevolgen zijn voor de aanvragen van kapvergunningen voor de verbreding van de A27, als die uitzondering niet gemaakt wordt. Met andere woorden, wie is dan verantwoordelijk voor de kap en wat betekent dat voor de compensatie van die bomen?

De heer **Van Waveren** (CDA) is bang dat er minstens zo veel bomen gekapt zijn als er bijgekomen zijn om de stukken van al die bomenevaluatie, bomenparagrafen en bomencommissies te kunnen afdrukken. Er wordt hier vaker gesproken over bomen maar dat betekent wat hem betreft niet dat het probleem groter geworden is. Het is wel degelijk beter geworden en er wordt ook zorgvuldiger mee omgegaan.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) denkt ook niet dat de problemen groter geworden zijn, maar zij is wel benieuwd naar wat er verbeterd is.

De heer **Van Waveren** (CDA) heeft de indruk dat er beter afwegingen gemaakt worden en dat er minder bomen verdwijnen zonder kapvergunning. Hij gaat ervan uit dat de wethouder zijn indruk met cijfers kan onderbouwen. Zijn grootste bezwaar tegen de evaluatie is dat er een financiële onderbouwing ontbreekt. Hij vraagt of de brief van de wethouder over de aanpak van de essentaksterfte betekent dat er straks meer geld nodig is en dat er minder kan, omdat de gemeente op een aantal plekken zaken groter of anders aanpakt. Hij zou willen voorkomen dat de raad daarmee later geconfronteerd wordt.

De heer **Van Eijndhoven** (VVD) sluit zich aan bij de vragen van het CDA, met name over de financiën. Met betrekking tot de suggesties van met name de Partij voor de Dieren benadrukt hij dat ingewikkelde digitale systemen snel zijn opgetuigd, maar uiteindelijk wel heel veel geld kosten en dat geldt ook voor scenario's zonder ondergrens. Hij hoopt dat de wethouder ook de vraag beantwoordt wat dit alles de gemeenten en dus de belastingbetaler gaat kosten. De VVD is overigens tevreden over de evaluatie en het aantal veiligheidsincidenten dat beperkt is gebleven.

De voorzitter geeft de heer Sienot alsnog de gelegenheid om in te gaan op de interruptie van de heer Eggermont.

De heer **Sienot** (D66) antwoordt dat de bomenparagraaf een fantastisch, zij het papieren, instrument is. De uitvoering moet anders. In sommige gevallen gebeurt dat al maar soms is er enige druk van de raad nodig. Spreker benadrukt nogmaals dat het dus gaat om de uitvoering en niet om de bomenparagraaf.

De heer **Eggermont** (SP) dacht dat de bomenparagraaf nu juist vaak aanleiding is voor protest en dat de scenario's een manier zijn om de bewoners mee te nemen.

De heer **Sienot** (D66) is het daarmee eens.

De voorzitter schorst de vergadering tot 12.55 uur, zodat de wethouder zijn beantwoording kan voorbereiden. Hij stelt voor om tot uiterlijk 13.15 uur te vergaderen. Aldus wordt besloten.
Na heropening geeft hij het woord aan de wethouder.

Wethouder Geldof brengt in herinnering dat het bomenbeleid dat vastgesteld is in 2009 indertijd was gebaseerd op helderheid. De bomenparagraaf is toen geïntroduceerd. Hij vindt dat dat beleid geslaagd is, want de bomenparagraaf komt veelvuldig aan de orde. Het persbericht geeft aan dat het aantal bomen groeit, maar niet dat het ineens enorm is toegenomen. Uit de evaluatie komt een aantal punten naar voren en de commissie stelt terecht een aantal vragen. De wethouder gaat de vragen bij langs. De gemeente heeft een uitstekend werkend bomenbeheersysteem. Hij stelt voor om daarop schriftelijk terug te komen en daarin een vergelijking met andere gemeenten mee te nemen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vindt het prima dat de wethouder die vraag schriftelijk gaat beantwoorden. Zij vraagt of hij daarin ook wil meenemen waarom de helft van de technische vragen niet beantwoord kon worden als het een goed systeem is.

Wethouder Geldof zal dat meenemen in zijn schriftelijke beantwoording. Hij geeft de commissie echter nu al mee dat het systeem niet bedoeld is om allerlei statistische informatie te leveren. Met betrekking tot de criteria voor velvergunningen en herplant geeft de wethouder aan dat niet altijd alle waarde kan terugkomen. Dat staat ook niet in het beleid maar wel dat er een zorgvuldige integrale afweging wordt gemaakt en dat er soms gecompenseerd moet worden. De wethouder wil het zo handhaven.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) begrijpt dat er wel een herplantplicht is, maar haar bezwaar is dat er lang niet altijd een herplantplan is ten tijde van de vergunningaanvragen. De Partij voor de Dieren pleit ervoor om dat soort dingen duidelijk van tevoren vast te stellen, zodat ook de communicatie aan de bewoners duidelijker wordt.

Wethouder Geldof antwoordt dat sommige kapvergunningen door derden worden aangevraagd. De gemeente heeft van de Europaweg wel geleerd dat het verstandig is om met een bewonersavond te beginnen, maar het proces loopt anders als een derde een kapvergunning aanvraagt. Bomen in een stad zijn altijd kwetsbaar, maar er treedt maar beperkte schade op als gevolg van werkzaamheden. De gemeente verhaalt die schade als dat mogelijk is. Werkzaamheden binnen de kroonprojectie van bomen zijn soms onvermijdelijk. Bomen staan er soms al heel lang maar kabels en leidingen zijn soms ook lang geleden aangelegd.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) heeft alle velvergunningen van de afgelopen jaren doorgenomen. In al die vergunningen komt kap als gevolg van problemen met de kroonprojecties juist enorm veel voor.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) vraagt aan mevrouw Van Esch waaruit blijkt dat er juist veel problemen te maken hebben met de kroonprojecties.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) antwoordt dat het niet alleen om kroonprojecties gaat maar ook om stambeschadigingen et cetera. Het zijn echter allemaal beschadigingen die veroorzaakt worden door auto's of bouwwerkzaamheden.

Wethouder Geldof is graag bereid om daar ambtelijk naar te laten kijken maar soms zijn werkzaamheden binnen de kroonprojectie helaas noodzakelijk. Hij heeft niet de indruk dat daardoor zo veel schade aan bomen wordt toegebracht.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) zou daarbij graag betrokken willen worden, als de wethouder dat toestaat.

Wethouder Geldof is graag bereid om dat punt nader met mevrouw Van Esch, mevrouw Paardekooper en zijn ambtenaren te bespreken. Vervolgens gaat hij in op het gemeentelijk snoeibeleid. Bij het op hoogte snoeien van bomen houdt de gemeente het 'Handboek bomen' aan dat in veel gemeenten wordt gebruikt. Voor autowegen geldt een hoogte van 4,5 meter. Soms wordt er iets hoger gesnoeid, omdat takken kunnen gaan uitzakken. De Partij voor de Dieren stelt voor om een onafhankelijke partij in te zetten voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Dat lijkt het college geen goed idee. De aparte afdeling bij VTH beoordeelt consciëntieus vergunningaanvragen. Soms bereiken discussies over kapvergunningen zelfs zijn bureau. Met andere woorden, er wordt zo nodig tijdig opgeschaald.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) is blij met dit antwoord. De Partij voor de Dieren zou de vakinhoudelijke kennis bij VTH willen verbeteren, zodat VTH geen beroep hoeft te doen op de vakinhoudelijke kennis van andere afdelingen. Zij denkt aan training van medewerkers.

Wethouder Geldof is bereid om te bespreken met VTH of er behoefte is aan scholing. Hij weet zeker dat de kennis in huis uitstekend gebruikt wordt bij het beoordelen van vergunningaanvragen. Er zijn heel veel vragen gesteld over de bomenparagraaf en het werken met scenario's. De wethouder is overtuigd van de meerwaarde van scenario's, maar veel dingen onttrekken zich aan het controlerend oog van de raad. De raad stelt de kaders maar de uitvoering ligt bij de gemeente. Uiteraard vindt er uitwisseling van ideeën plaats in gesprekken met bewoners over bijvoorbeeld kleinere herinrichtings- of gebiedsontwikkelingsplannen. Een bomenparagraaf wordt op basis van die uitwisseling geschreven. Het standaard voorleggen van scenario's zou kunnen leiden tot een verdubbeling van de plankosten. Bij grote gebiedsontwikkelingen zou dat wel kunnen. Het gaat dus enerzijds om de maatvoering en momenten.

De heer **Işik** (PvdA) bedankt voor de beantwoording en constateert dat het college er ook mee worstelt. Hij zou graag zien dat het college de raad informeert over de toepassingsmogelijkheden van scenario's.

Mevrouw **Uringa** (ChristenUnie) wijst erop dat het probleem bij Leeuwenstein-Noord juist was dat er nog geen bewoners waren. Het participatietraject waarover de wethouder het heeft, is niet mogelijk bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Wellicht is dat een goed criterium voor het toepassen van scenario's.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) denkt dat soms kan volstaan worden met een simpele afweging in de bomenparagraaf. Zij zou het fijn vinden daarin inzicht te krijgen. Zij vindt het echter wel belangrijk dat er wat verder gekeken wordt bij beeldbepalende bomen.

Wethouder Geldof antwoordt dat de gemeente allerlei natuurorganisaties betrokken heeft bij Leeuwenstein, juist omdat er nog geen mensen woonden. Daarna is er in de raad over gesproken. Een nieuwe ontwikkeling zou een criterium kunnen zijn voor scenario's. De uitkomst kan in de raad besproken worden maar het is niet haalbaar en mogelijk om voor ieder traject verschillende plannen te maken.

De heer **Sienot** (D66) hoort dat de scenario's impliciet besproken worden met de bewoners. Blijkbaar blijft het zo impliciet dat de bewoners niet het gevoel krijgen dat hun overwegingen serieus genomen worden. Hij is het ermee eens dat de plankosten niet verdubbeld moeten worden en dat de plannen ook liever niet allemaal in de raad besproken worden maar hij wil ook niet dat de raad signalen krijgt dat bewoners niet gehoord worden.

Wethouder Geldof is het met de heer Sienot eens. Een goed proces is natuurlijk de doelstelling maar hij kan en wil niet garanderen dat daarmee altijd iedereen tevreden gesteld wordt. Hij is het met de heer Sienot eens dat de bewoners ervan overtuigd moeten zijn dat zij er goed bij betrokken worden en dat zij voldoende uitleg krijgen over de mogelijkheden. In tegenstelling tot wat mevrouw Uringa stelde, is bij het plan Europaweg heel duidelijk aangegeven dat de bomen ziek waren maar dat er wel veel keuzes waren voor herplant, inclusief laag groen.

De heer **Işik** (PvdA) benadrukt dat de Europaweg, Leeuwenstein en Cremerplein voorbeelden zijn, waaruit blijkt dat het soms niet goed gaat. Het college moet zelf besluiten wanneer scenario's ingezet kunnen worden. Spreker vraagt nogmaals om de toezegging dat de wethouder met een brief zal komen over de inzet van scenario's. Als hij die toezegging niet krijgt, overweegt hij een motie in te dienen.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) heeft gehoord dat de wethouder die brief al toegezegd heeft. Zij is daar blij mee. Zij hoopt dat hij daarin ook kan aangeven wanneer een simpele afwegingsparagraaf voldoende is.

Wethouder Geldof is bereid om daarop in te gaan in een brief, maar hij benadrukt dat het in veel gevallen een kwestie van maatwerk is. Wat hem betreft, is echter het belangrijkste aspect dat bewoners voldoende betrokken worden bij processen, vooral bij nieuwe ontwikkelingen. Kapvergunningen worden gepubliceerd door middel van een landelijk systeem. Dat de bijlagen er niet altijd bij zitten heeft te maken met privacyregels die gelden voor publicaties op internet. Inzien of per e-mail aanvragen is wel altijd mogelijk. Bijlagen die later gepubliceerd worden, worden niet meer apart gemeld. Hij heeft bij de voorjaarsnota reeds een vergunningbreed plan van aanpak voor digitalisering toegezegd. Hij zal deze aspecten daarin meenemen, hoewel de gemeente soms beperkt wordt door het gebruik van landelijke systemen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) kent dit antwoord al. Zij wil graag weten wanneer het plan van aanpak klaar is. Wellicht is het mogelijk om nu al bij een aanvraag te vermelden dat er nog bijlagen volgen. Zij begrijpt het privacyaspect niet, omdat inzien of per e-mail opvragen wel mogelijk is.

Wethouder Geldof benadrukt dat online zetten echt iets anders is en bovendien aan voorwaarden gebonden. Hij heeft al toegezegd dat het plan van aanpak voor de digitalisering van vergunningen eind van dit jaar klaar zal zijn.

De voorzitter vraagt zowel de wethouder als de raadsleden om heel beknopt te zijn, want de afgesproken vergadertijd is inmiddels alweer overschreden.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vraagt of het mogelijk is om in het systeem erbij te zetten dat er meer bijlagen zullen komen.

Wethouder Geldof zal navragen of dat mogelijk is, en zo ja dat ook doen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vraagt in hoeverre het mogelijk is om beperkingen in een landelijk systeem aan de orde te stellen in VNG-verband.

Wethouder Geldof antwoordt dat de gemeente dat soort punten wel degelijk aan de orde stelt maar dat de doorlooptijd erg lang is, als het systeem al gewijzigd kan worden. De wethouder voelt zich genoodzaakt enige uitleg te geven over de zaak Cremerplein. De Raad van State heeft niet gezegd dat 14 bomen behouden kunnen worden, maar alleen dat die nu direct gekapt hoefden te worden. Dat is toch iets anders dan de heer Işik suggereerde. Publicaties in vakanties gebeurt als gevolg van de wettelijke verplichting bij aanvragen. De Kadernota openbare ruimte komt zeer binnenkort naar de raad. In het bomenbeleid staat de visie op de hoofdbomenstructuur. In het Meerjarengroenprogramma maar ook bij actuele projecten wordt daaraan invulling gegeven, inclusief de doelstelling werk met werk maken.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) heeft geen kaart kunnen vinden van hoe de hoofdbomenstructuur er in een bepaald jaar uit zou moeten zien.

Wethouder Geldof heeft van zijn medewerkers vernomen dat die kaart er wel is. Hij biedt haar aan om die kaart samen te bekijken en toe te lichten. Met betrekking tot de essentaksterfte zegt de wethouder dat de voorgestelde zone van belang is voor de veiligheid. Hij zal schriftelijk een nadere toelichting geven. Er wordt niet alleen gewerkt met wijkgroenplannen maar ook bij herinrichtingsprojecten of anderszins wordt vergroening meegenomen. Voor de genoemde wijkgroenplannen (waarvan acht zijn uitgevoerd en twee nog in uitvoering zijn) heeft de raad destijds extra geld uitgetrokken. Het college heeft ervoor gekozen om de wijkgroenplannen niet te verlengen, maar probeert wel om door middel van externe subsidies een zo goed mogelijk resultaat te bereiken

met het Meerjarengroenprogramma. De heer Sienot pleit voor duidelijkheid voor bewoners. De wethouder heeft al een brief toegezegd over het toepassen van scenario's. Hij is het eens met de heer Sienot dat de bewoners zo veel mogelijk betrokken moeten worden bij ontwikkelingen. In antwoord op de vraag van mevrouw Uringa zegt de wethouder dat het systeem waarmee klachten geregistreerd worden, niet de mogelijkheid biedt om klachten precies te herleiden maar de gemeente kan wel direct acteren op meldingen over een bepaalde boom. De heer Eggermont vraagt naar de consequenties van het verleggen van de grens van de bebouwde kom in de Boswet. Het college gaat in dat verband met betrekking tot de A27 voorstellen om de grens niet te veranderen. Hij zal daarbij zorgen voor een goede toelichting.

De heer **Eggermont** (SP) vraagt of de wethouder kan aangeven wat de gevolgen zouden zijn als de grens wel verlegd wordt, zodat de raad een afweging kan maken.

Wethouder Geldof zal in het voorstel aangeven waarom het college voorstelt in dit geval de grens niet te verleggen. De heer Van Waveren en de heer Van Eijndhoven maken zich zorgen over de extra kosten bij planvoorbereiding. Soms worden die kosten verhaald op een ontwikkelaar. In de brief over de essentaksterfte staat dat later nog nadere (ook financiële) informatie zal volgen, inclusief de eventuele consequenties voor andere werkzaamheden.

Mevrouw **Paardekooper** (GroenLinks) had nog een vraag gesteld over het snoeien van platanen.

Wethouder Geldof heeft deze vraag aan zijn medewerkers voorgelegd, maar ook zij herkennen het probleem niet direct. Hij stelt voor dat zijn ambtenaren contact leggen met mevrouw Paardekooper over haar vraag.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) heeft nog geen antwoord gekregen op drie van haar vragen. Ten eerste of het mogelijk is de reden voor een kapaanvraag op te nemen. Ten tweede of het mogelijk is bomen die gekapt worden, te markeren en ten derde of de duur van de zienswijzetermijn weer vermeld kan worden.

Wethouder Geldof vraagt of een van de medewerkers mag ingaan op de laatste vraag.

De heer **Verkerk** (VTH) antwoordt dat de zienswijzetermijn bij de aanvraag van een kapvergunning niet vermeld wordt omdat dat wettelijk niet verplicht is. Elke zienswijze die voor vergunningverlening binnenkomt, wordt behandeld. Het vermelden van een termijn zou in feite de ruimte voor zienswijzen alleen maar beperken.

Wethouder Geldof stelt voor om uit te zoeken of het verstandig is om het er wel bij te zetten, vooral in kwesties waarbij veel zienswijzen verwacht worden. Hij is geen voorstander van het markeren van bomen, zolang er geen kapvergunning is afgegeven om misverstanden te voorkomen, zowel bij bewoners als medewerkers.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) vraagt hoe de wethouder bewoners dan wil laten weten dat er een aanvraag is ingediend.

Wethouder Geldof antwoordt dat er altijd een briefje in de bus van de omwonenden wordt gedaan. Hij zal navragen of er punten in het proces voor verbetering vatbaar zijn. De reden voor een vergunningaanvraag hoeft niet ingevuld te worden. De gemeente kan dat niet verplicht stellen maar de wethouder is bereid om de vraag toe te voegen op het formulier.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) wijst erop dat meeste aanvragen worden ingediend door de gemeente zelf en het zou al een heleboel schelen als de vraag in die gevallen beantwoord zou worden.

Wethouder Geldof antwoordt dat dat geen probleem is.

De voorzitter heeft de volgende toezeggingen genoteerd:
De wethouder zegt toe binnen zes weken in een brief terug te komen op het bomenbeheersysteem en daarbij informatie over andere gemeenten mee te nemen.
De wethouder zegt toe te bezien of er bij de afdeling VTH expertise ontbreekt dan wel toegevoegd kan worden.

Wethouder Geldof heeft toegezegd te bespreken of er bij VTH behoefte is aan expertise, waarin de gemeente intern kan voorzien. Dat gaat hij doen, maar hij gaat er geen brieven over sturen.

De voorzitter vervolgt:
De wethouder zegt toe voor het einde van het jaar met een brief te komen over het omgaan met scenario's en de bomenparagraaf, in relatie tot kleine en grootschalige projecten en de rol van bewoners.
De wethouder zegt toe de kaart met de hoofdboomstructuur nader toe te lichten aan mevrouw Van Esch en mevrouw Paardekooper in persoonlijk contact met de ambtelijke ondersteuning.
De wethouder zegt toe schriftelijk toe te lichten hoe het zit met de veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de 20metergrens, waarvan wordt afgeweken bij de landgoederen in verband met de essentaksterfte.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD) is graag bereid tot overleg met ambtenaren. Zij zou het prettig vinden dat de ambtenaren de Partij voor de Dieren daartoe actief benaderen.

De voorzitter vraagt of de wethouder erop wil toezien dat de zaken die hij heeft toegezegd op dat punt, ook worden uitgevoerd.

Wethouder Geldof zal er persoonlijk op toezien maar hij vindt dat geen toezegging voor de toezeggingenlijst.

De voorzitter schorst de vergadering om 13.40 uur.

Toezeggingen commissie Stad en Ruimte 29 september 2016

Wethouder Geldof

- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet, met de ontwikkelaar in gesprek te gaan over een aantal aspecten, namelijk diervriendelijk bouwen, de wijze van verwarmen en de duurzaamheid, ook in relatie tot het inrichtingsplan en de overige wensen die zijn geuit, en de commissie in ieder geval in december op de hoogte te brengen van de stand van zaken.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet, in het bestemmingsplan een regel op te nemen die op kleine schaal commerciële en horeca-activiteiten mogelijk maakt.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet, per brief de mogelijkheden te schetsen die er zijn binnen de bandbreedtes in het SP en het bestemmingsplan, ook in relatie tot de prestatieafspraken, met betrekking tot de verhoudingen sociale woningbouw, huur en koop.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet, de commissie binnen een maand, het liefst niet maar desnoods vertrouwelijk, te informeren over de stand van zaken met betrekking tot een aantal juridische procedures die raken aan het bestemmingsplan Rijnvliet.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet, het inrichtingsplan aan de raad toe te zenden zodra het gereed is (na participatie maar voor vaststelling).
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet, de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) voor de behandeling in de raad in een ambtelijk overleg te laten informeren over de verschillen in de grondexploitatie als er getenderd wordt voor het deel dat nog niet vastgelegd is.
- De wethouder zeg toe, met betrekking tot agendapunt 8, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost, de commissie binnen vijf weken in een brief te informeren over de optimalisaties die in het verleden hebben plaatsgevonden in Leidsche Rijn inclusief de argumenten.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 9, Commissiebrief Evaluatie bomenbeleid 2016, binnen zes weken in een brief terug te komen op het bomenbeheersysteem en daarbij informatie over andere gemeente mee te nemen.
- De wethouder zegt toe, Commissiebrief Evaluatie bomenbeleid 2016, te bezien of er bij de afdeling VTH expertise ontbreekt dan wel toegevoegd kan worden.
- De wethouder zegt toe, Commissiebrief Evaluatie bomenbeleid 2016, voor het einde van het jaar met een brief te komen over het omgaan met scenario's en de bomenparagraaf, in relatie tot kleine en grootschalige projecten en de rol van bewoners.
- De wethouder zegt toe, Commissiebrief Evaluatie bomenbeleid 2016, de kaart met hoofdboomstructuur nader toe te lichten aan mevrouw Van Esch en mevrouw Paardekooper in persoonlijk contact met de ambtelijke ondersteuning.
- De wethouder zegt toe schriftelijk toe te lichten hoe het zit met de veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de 20metergrens, waarvan wordt afgeweken bij de landgoederen in verband met de essentaksterfte.

Verslag van de openbare middagvergadering van de raadscommissie Stad en Ruimte, gehouden op 29 september 2016 in de raadzaal te Utrecht.

Aanwezig: de voorzitter, dhr. M. Koning, wethouder Verkeer en Mobiliteit, Duurzaamheid en Milieu, mw. L. van Hooijdonk, wethouder Organisatievernieuwing, Publieksdienstverlening, Openbare ruimte en groen, Grondzaken, Erfgoed en monumenten, Bestuursinformatie, dhr. K. Geldof, de leden, dhr. I. te Ronde (D66), dhr. T. Weistra (GroenLinks), mw. M. Bollen (GroenLinks), dhr. A. van Schie (VVD), dhr. M. Sienot (D66), dhr. L. van Eijndhoven (VVD), dhr. M. Eggermont (SP), mw. R. Freytag (Student&Starter), dhr. D. Gilissen (VVD), dhr. S. van Waveren (CDA), dhr. R. Post (PvdA), dhr. B. Işik (PvdA), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), mw. E. Oeters (Student&Starter), mw. E. van Esch (PvdD), mw. J. Uringa (ChristenUnie), de commissiegriffier, mw. E. Siegelaer. Voorts aanwezig enkele medewerkers.

Afwezig: Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag: mw. F. Jellema

N.B.: op pagina 8 en 14 komen arceringen voor.

INHOUD VAN DIT VERSLAG pagina

1. Opening en mededelingen ..... Error! Bookmark not defined.
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten **1**
3. Verslagen van de vergaderingen van de commissie Stad en Ruimte van 1 september 2016 ..... Error! Bookmark not defined.
4. Ingekomen stukken **1**
5. Vaststellen toezeggingenlijst **1**
10. Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp eerste bestuursrapportage 2016 ..... **1**
11. Commissiebrief Verkeersveiligheid Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern .. Error! Bookmark not defined.
12 Commissiebrief Voortgang Stadsverwarming **9**

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur en heet iedereen van harte welkom.
Er zijn geen mededelingen.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten Error! Bookmark not defined.

De voorzitter benoemt de agendapunten en constateert dat de agenda ongewijzigd kan worden vastgesteld.

3. Verslagen van de vergaderingen van de commissie Stad en Ruimte van 1 september 2016

De voorzitter geeft aan dat er wijzigingen zijn ontvangen. Hij constateert dat de verslagen en de wijzigingen niet meer besproken hoeven te worden, zodat deze kunnen worden vastgesteld.

4. Ingekomen stukken

De voorzitter laat weten dat er geen ingekomen stukken zijn.

5. Vaststellen toezeggingenlijst

De voorzitter stelt vast dat er geen vragen zijn naar aanleiding van de toezeggingenlijst.

10. Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp eerste bestuursrapportage 2016 Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht

De heer Sienot (D66) laat weten dat D66 akkoord gaat met het collegevoorstel.
Hij heeft nog wel enkele vragen:

- De RUD geeft aan dat de organisatie te weinig wordt ingezet op het terrein van energie en energiebesparing in bedrijven. Misschien kan de RUD daar vaker bij worden ingezet?

- Hoe groot schat de wethouder de kans dat de afname van de RUD-diensten structureel hoger wordt? Wordt verwacht dat het aantal milieuklachten verder gaat groeien?

De heer Van Eijndhoven (VVD) vindt het opvallend dat er meer geld in de RUD wordt gestoken. Is het mogelijk, nu het weerstandsvermogen voldoende lijkt, om bij volgende meevallers het geld terug te krijgen en te bekijken wat er mee gedaan kan worden?

De heer Van Waveren (CDA) is van mening dat dit een goed voorstel is. Het feit dat er nog gesprekken gaande zijn met de RUD over de bijdrage 2016 en volgende jaren wekt de suggestie dat er meer aan de hand is dan nu voorligt. Spreker zou graag weten hoe groot die bijdrage wordt voorzien. Wordt de raad daar nog bij betrokken? Ook zou hij graag weten welke gesprekken het college op dit moment voert. Verder merkt hij op dat de brief op 24 juni al is binnengekomen, terwijl de raad hem pas begin september kreeg. Op deze manier wordt de raad voor het blok gezet.

De heer Eggermont (SP) zegt aanvullend hierop dat het college heeft aangegeven dat men de stukken graag eerder aangeleverd krijgt. Is het al duidelijk of de RUD dat ook van plan is?

Wethouder Van Hooijdonk geeft een korte samenvatting van de huidige situatie rond de RUD en de betrokkenheid van de gemeente Utrecht daarbij. Ze benadrukt dat Utrecht alleen datgene bij de RUD onderbrengt wat wettelijk verplicht is. Er is onafhankelijk onderzoek gedaan naar het feit dat de RUD de normen van de gemeente Utrecht niet waar kon maken. Daaruit bleek dat een aantal werkzaamheden meer tijd kosten dan de gemeente dacht. Maar gebleken is dat het ook efficiënter kan. Daarnaast groeit het aantal meldingen en vergunningaanvragen.

De heer Van Waveren (CDA) zou graag weten om welke omvang het gaat.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat het in ieder geval niet om een verdubbeling gaat. Hierover gaat het overleg, maar ook over de inhoud.
In antwoord op de vraag van de heer Sienot over de energiebesparing laat de wethouder weten dat die taak niet is uitbesteed. Wat betreft de structurele groei van afname van diensten wijst ze erop dat door diverse ontwikkelingen de belasting van de RUD zwaarder wordt.
In antwoord op de vraag van de heer Van Eijndhoven merkt de wethouder op dat de organisatie niet geconsolideerd is en dat geprobeerd wordt er één efficiënte organisatie van te maken. Vanwege extra transitiekosten is gekozen voor een ruimer weerstandsvermogen.
Wat betreft de procedure zijn er met de griffie en met de RUD afspraken gemaakt voor een correcte cyclus.

Tweede termijn

De heer Van Waveren (CDA) wijst erop dat die afspraken al waren gemaakt. Hij uit zijn ergernis hierover. In het presidium is een notitie besproken over de wijze waarop de stukken moeten worden aangeleverd. In reactie op het antwoord van de wethouder zegt spreker de zienswijze dan nog vrij mild te vinden. Daar zou moeten staan dat de gemeenteraad van Utrecht er zeer aan hecht dat ook de RUD de efficiency nastreeft die Utrecht eerder haalde en daar het beste uit haalt. Hij vraagt de wethouder om in een aangepaste brief de laatste alinea aldus scherper te formuleren.

De heer Sienot (D66) concludeert dat de wethouder eigenlijk zegt dat er meer kosten kunnen komen en dat in een volgend debat zal worden gesproken over de wijze waarop die opgevangen kunnen worden. Spreker benadrukt in ieder geval tegen meer kosten te zijn. Hij wil weten hoeveel ruimte er is en hoe de stad Utrecht zich daarin kan opstellen.

De heer Van Eijndhoven (VVD) is het eens met voorgaande sprekers: dit is de bottomline. Anders wordt de raad hier in de begrotingscyclus veel te laat mee geconfronteerd.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) merkt op dat er een verschil is tussen het efficiencygedeelte en de autonome groei vanwege toegenomen complexiteit. Ten aanzien van de efficiency adviseert ze scherper te formuleren.

Wethouder Van Hooijdonk wijst erop dat de gemeente wat betreft de efficiency per activiteit grotendeels in het gelijk is gesteld. Het onafhankelijke onderzoek toont een toename van activiteiten.

Dan hoeft de RUD dat niet voor hetzelfde geld te doen. Maar de organisatie heeft wel de opgave om de taken efficiënter te doen.

De heer Sienot (D66) merkt op dat het niet duidelijk is waar het aan ligt als het allemaal als een stamppot wordt gepresenteerd. Dat zou groen licht zijn voor een ongebreidelde kostenstijging.

Wethouder Van Hooijdonk benadrukt dat er wordt gerapporteerd over aantallen diensten en producten die geleverd worden. Het is een uitvoeringsorganisatie, dus het is vrij overzichtelijk.

De voorzitter stelt vast dat dit agendapunt als A-punt naar de raad van 27 oktober 2016 gaat, met een toezegging van de wethouder dat in een aangepaste brief de laatste alinea scherper wordt geformuleerd.

11. Commissiebrief Verkeersveiligheid Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

De heer Te Ronde (D66) merkt op dat de verkeersveiligheid nog lang niet overal in de stad op orde is, hetgeen blijkt uit de laatste RIB, maar ook uit gesprekken met bewoners en berichten die de raadsleden bijna wekelijks van bewoners ontvangen. Dat baart D66 grote zorgen. Het duurt veel te lang voordat de verkeersveiligheidsmaatregelen worden doorgevoerd. Hij wijst op de gevaarlijke verkeerssituatie bij de Crouweldijk en de Parkzichtlaan, die bij de gemeente niet eens bekend was. Inmiddels is daarvoor wel een oplossing is gevonden.
De heer Te Ronde vraagt waarom de wethouder niet eerder, bijvoorbeeld tijdens de raadsinformatieavond, heeft aangegeven dat er een intern onderzoek naar het programma Verkeersveiligheid liep. Hij wil weten welke signalen aanleiding waren voor dit onderzoek. De uitkomsten zijn vernietigend en weinig transparant. Kan de wethouder aangeven welke problemen er zijn en een overzicht geven van verkeersprojecten die fout gaan?

De heer Post (PvdA) wijst erop dat die signalen wel bekend zijn. Het gaat erom wat nu gedaan wordt om het aan te pakken.

De heer Te Ronde (D66) bevestigt dat de signalen bekend zijn, maar hij wil graag van de wethouder horen welke signalen aanleiding waren tot het onderzoek. Hij vervolgt zijn betoog met erop te wijzen dat zaken als planning en participatie niet goed zijn geregeld en dat er te weinig capaciteit is. Hij wil weten hoe groot de capaciteit is en wat de wethouder er per lopend project aan gaat doen om de planning en participatie zo snel mogelijk goed te krijgen. Dit kan meegenomen worden in het gevraagde overzicht. Verder zou spreker graag iets meer horen over de wijze waarop de wethouder de aanbevelingen zal overnemen.
Voorts wil D66 van de wethouder horen wanneer de zaken bij de afdeling Verkeer op orde zijn en wil men op de hoogte worden gehouden van de voortgang van de afronding van de verkeersmaatregelen. Kan de wethouder iets zeggen over de voortgang van het al jaren slepende traject bij de Rijnkennemerlaan? En kan ze aangeven hoe ze de bewoners hierover gaat informeren?
Verder zou spreker graag horen wanneer de busbaan Vleuterweide verkeersveilig is.
Tot slot geeft hij aan dat D66 ervan uitgaat dat er voldoende geld is voor de huidige verkeersveiligheidsprogramma's. Er is 1 miljoen euro opgenomen voor calamiteiten. Kan de wethouder aangeven hoeveel van dat bedrag is opgenomen, waaraan dat is besteed en wat er nog in de planning staat?

De heer Eggermont (SP) wijst erop dat het vooral gaat om het gebrek aan capaciteit. Dat is juist iets waarvoor de financiën geregeld moeten worden.

De heer Te Ronde (D66) zegt de beantwoording van de wethouder af te wachten. Hij wil weten of de 1 miljoen euro voldoende is om de calamiteiten aan te pakken. Als dat niet zo is, ziet de wethouder dan nog mogelijkheden om de calamiteiten binnen haar budget op te pakken? En zo ja, welke?

De heer Weistra (GroenLinks) zegt dat de bewoners van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zich de afgelopen tijd als roepende in de woestijn hebben gevoeld. Hoewel de verkeersveiligheid in objectieve zin niet bovengemiddeld slecht is, moet er toch iets worden gedaan met de signalen van de bewoners. Uit het onderzoek blijkt dat er deskundige mensen bij de gemeente werken, maar dat de organisatie niet geheel op orde is. Het is een plausibele verklaring voor alles wat er mis is gegaan.

De heer Gilissen (VVD) vraagt de heer Weistra aan te geven waarom hij van mening is dat dit een grondige doorlichting is van wat er bij Milieu en Mobiliteit zou spelen. Zijn er niet voldoende aanknopingspunten om nog een stapje verder te gaan?

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt het heel moedig te vinden om de afdeling door te lichten en het rapport onverbloemd naar de raad te sturen. Dat is een stevige maatregel. Hij vertrouwt erop dat deze wat zal opleveren.

De heer Gilissen (VVD) is het daarmee helemaal eens, maar veronderstelt dat dit misschien een topje van de ijsberg is. Het zou goed zijn dit onderzoek als startpunt te nemen om het geheel goed door te lichten met daarbij de vraag of er voldoende geld en middelen zijn.

De heer Eggermont (SP) mist in het betoog van de heer Weistra het onderdeel capaciteit. Is dat ook een probleem waar het hier om gaat?

De heer Weistra (GroenLinks) herhaalt dat er een goed rapport is afgeleverd, dat een goede basis biedt voor maatregelen. Hij zou graag van de wethouder horen hoe de huidige situatie heeft kunnen ontstaan. Er is een extra impuls nodig voor de verkeersveiligheid in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. Hij is blij met acties als Veilig Oversteken Leidsche Rijn en dat er wordt gesproken over de rijsnelheid van de bussen, et cetera. Ook is hij tevreden over het feit dat er wat wordt gedaan aan het programma- en projectmanagement en de vergroting van de capaciteit. Hij wil wel weten hoe daarover wordt gerapporteerd. Is het mogelijk om bij de programmabegroting en de voorjaarsnota steeds te laten weten hoe het staat met de capaciteitsvergroting en wat de voortgang is van de verbeteringen?

De heer Post (PvdA) wil van de heer Weistra weten of hij het ermee eens is dat de capaciteitsvergroting niet zou moeten drukken op het programmabudget.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt die vraag door te willen spelen naar de wethouder. Hij vervolgt zijn betoog met te benadrukken dat het vertrouwen van de wijk Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern in de gemeente hersteld moet worden. Daarbij sluit hij aan bij het ongevraagde advies dat hij van de wijkraad Leidsche Rijn ontving. Kan de wethouder toezeggen een project te starten om de communicatie en participatie weer met een schone lei te beginnen? Te denken valt aan een goed gesprek met de wijkraden, inventarisatie van de openstaande punten en een periodiek overleg.

De heer Te Ronde (D66) merkt ten aanzien van de laatste opmerking van de heer Weistra op dat bewoners hebben aangegeven wel klaar te zijn met participeren. Men wil nu actie.

De heer Weistra (GroenLinks) meent dat het niet gaat om de hoeveelheid participatie, maar om een goede participatie. Zelf heeft hij niet geconstateerd dat ze minder betrokken willen zijn.

De heer Van Waveren (CDA) wijst op het behoorlijke verschil tussen het rapport van de wijkraad en het interne rapport van de wethouder, vooral als het om participatie en communicatie gaat. Hij vraagt de heer Weistra op welke lijn hij zit.

De heer Weistra (GroenLinks) meent dat de rapporten met elkaar te rijmen zijn. Het is een andere invalshoek. Ook in het rapport van de wethouder wordt erkend dat er niet altijd goed wordt nagedacht over de participatieplannen.

De heer Gilissen (VVD) vindt dat de gemeente een grote verantwoordelijkheid heeft inzake optimale verkeersveiligheid. Hij uit zijn zorgen over het feit dat iets tot in de raad moet komen voordat er iets gebeurt. Het huidige rapport is een goede aanzet. Hij spreekt zijn waardering uit over de openheid hierbij, maar er moet nog wel een verdiepingsslag worden gemaakt, waar ook de vragen worden beantwoord over mensen, middelen en capaciteit. Hij zou graag van de wethouder horen wat haar reactie was op de conclusies en hoe ze dit voortvarend wil oppakken.

De heer Post (PvdA) wijst erop dat het huidige onderzoek niet alleen in omvang beperkt is, maar ook in onderwerpen. Het richt zich specifiek op het verbeteren van verkeersveiligheid in twee wijken. Pleit de heer Gilissen nu voor een extern onderzoek dat de hele afdeling Mobiliteit doorlicht?

De heer Gilissen (VVD) geeft aan dat dit onderzoek vragen oproept. Er zitten voldoende aanknopingspunten in om een verdiepingsslag te maken. Hij spreekt nogmaals zijn waardering uit voor de wethouder dat ze over dit onderwerp in gesprek wil gaan. Hij roept haar wel op aan te geven hoe zij er verder mee wil gaan.

De heer Te Ronde (D66) informeert of de heer Gilissen het met hem eens is dat er eerst meer informatie moet komen over wat er nu ligt: bijvoorbeeld over aantallen.

De heer Gilissen (VVD) meent dat dat vanzelfsprekend is. Een concreet voorbeeld is de ervaren verkeersveiligheid. Hij heeft ook behoefte aan een numerieke onderbouwing, bijvoorbeeld bij het initiatief Veilig Oversteken Leidsche Rijn. Er zijn veel actieve mensen die willen meedenken. Dat moet opgepakt worden. Problemen rond capaciteit en middelen mogen nooit een reden zijn om niet te blijven investeren in verkeersveiligheid. Het programma Verkeer en Mobiliteit is breed. Gekeken kan worden of er nog geld is dat nog niet is uitgegeven.

De heer Bos (SBU) geeft een opsomming van zaken met betrekking tot de aanpak van de verkeersveiligheid in de wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn die niet goed zijn gegaan. In augustus 2011 heeft hij geïnformeerd naar verkeersveiligheidsmaatregelen bij de busbaan Vleuterweide. In 2013 deed hij dit nogmaals, naar aanleiding van een enquête, maar nog steeds is er nog niets bereikt. Er was een lang participatietraject waar verwachtingen zijn gewekt. Er is echter nog niets gedaan in de aanpak van dit knelpunt. In 2010 heeft hij het knooppunt Meernbrug en de busbaan en de Zandweg aangekaart. Hij stelde er vaak vragen over en ging op bezoek bij deskundigen van de gemeente. Ook burgers hebben het tientallen keren aangekaart. Op dit moment, bijna zeven jaar later, zijn er nog steeds geen structurele maatregelen genomen. Overal spelen dergelijke problemen. In Terwijde, de Parkzichtlaan, worden de juiste maatregelen niet uitgevoerd. Een half jaar geleden informeerde de heer Bos wanneer de veilige voetgangers- en fietsersoversteek op de Vicuslaan weer terug zou komen. Volgens de wethouder was er een verkeersbesluit genomen, zodat deze veilige oversteek zou komen. Een paar weken geleden bleek dat een ambtenaar tegen een verkeersbesluit was ingegaan. Een foutje volgens de wethouder. De heer Bos zegt zich de frustratie van de voorzitters van de wijkraden en burgers heel goed te kunnen voorstellen. Hij vraagt zich af wat de oorzaak van dit alles is: de middelen, onwil of onkunde? Spreker noemt het rapport een stukje schrikbarende introspectieproza van de ambtenaren, waarin voldoende aanknopingspunten zitten voor verbeteringen. Hij deelt de mening van de VVD dat er wel een extern onderzoek mag plaatsvinden. Hij dringt aan op duidelijke kaders met betrekking tot de verwachtingen. Er moeten prioriteiten worden gesteld bij de aanpak van knooppunten, ook in Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn. Voorts moeten besluiten en afspraken worden nagekomen. De heer Bos zou graag een voorstel voor de capaciteit tegemoetzien. Hij raadt de wethouder aan enige introspectie op haar eigen functioneren toe te passen. Het bestuur geeft geen blijk van gevoel voor urgentie, van aandacht, van empathisch en oplossend vermogen naar de bewoners van Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn.

De heer Te Ronde (D66) kwalificeert de aantijgingen van de heer Bos richting de wethouder als zeer ongepast. Ze zijn niet nodig. Ze heeft stappen genomen om een intern onderzoek uit te voeren, met als resultaat dit rapport. Hij ziet graag de stappen die hierop volgen tegemoet.

De heer Gilissen (VVD) zegt de emotie van de heer Bos goed te kunnen begrijpen, maar hij bestrijdt de uitspraak van de heer Bos dat het de wethouder aan empathie zou ontbreken. De wethouder is aanspreekbaar op de manier waarop haar ambtenaren functioneren. Er moet meer gebeuren op verkeersveiligheid, maar de wethouder heeft geen gebrek aan empathie.

De heer Bos (SBU) vervolgt zijn betoog. Hij geeft aan dat de wethouder drie kwartier te laat bij het overleg met bewoners kwam zonder zich te verontschuldigen. Ze keek alleen maar op haar telefoon en vertrok zonder met de burgers te praten. De heer Bos zegt de conclusie van bestuurlijke onkunde die de heer Weistra uitsprak te delen.

De heer Weistra (GroenLinks) ontkent dat gezegd te hebben. Hij vraagt zich af waar de heer Bos zijn aantijgingen vandaan haalt. Verder sluit hij zich aan bij de opmerkingen van de heer Gilissen.

De heer Bos (SBU) noemt de heer Weistra horend doof. Vanaf het moment dat hij als raadslid aantrad, is minstens tien keer een verkeersonveilige situatie ter sprake gebracht.

De heer Weistra (GroenLinks) herinnert de heer Bos aan het feit dat het hier niet gaat om de heer Bos en zijn signalenlijst. Hij zegt de urgentie bij de wethouder gehoord te hebben. Hij verzoekt de heer Bos niet op een dergelijke manier te debatteren.

De heer Te Ronde (D66) wijst op de onlangs gehouden wijkraadavond waar de wethouder bij aanwezig was en waar ze een reflectie gaf op de lopende zaken. Daar was niemand van Stadsbelang bij.

De heer Bos (SBU) geeft aan dat er wel mensen waren die hem konden informeren. De ervaringen die met hem zijn gedeeld zijn van voor deze bewuste wijkraadsvergadering.

De heer Van Waveren (CDA) wijst erop dat de brief van 24 augustus eigenlijk een reactie is op brief van Veilig Oversteken Leidsche Rijn, met heel goede ideeën om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ze probeerden deze al een jaar aan de gemeente door te geven, maar kwamen er niet doorheen. Tijdens een wijkbezoek is gevraagd om een snelle en correcte reactie. Die staat in de brief van 24 augustus. In de brief staan goede dingen, maar de heer Van Waveren heeft er geen vertrouwen in dat die op deze manier (kunnen) worden uitgevoerd vanwege de capaciteit, de kwaliteit en de investeringsmiddelen. Het rapport van de wethouder sluit aan bij eerdere signalen en adviezen van de wijkraden en besprekingen in de commissie dat er het nodige moet verbeteren. Bij de door spreker bij de voorjaarsnota ingediende en ook weer ingetrokken motie om extra middelen voor de openbare ruimte eventueel in te zetten voor de verkeersveiligheid zat een lijstje met de wijken waar de grootste verkeersveiligheid wordt ervaren. Lombok staat daar hoog op de agenda, maar er moet gewaakt worden voor hetzelfde effect. In Ondiep, de Straatweg wordt de verkeersveiligheid heel slecht ervaren. Hoe kan dat aangepakt worden? Wie is er in de organisatie mee bezig? Het zou logisch zijn daar een projectleider op te zetten, maar dat vraagt capaciteit. Met de projectmiddelen moet planmatig, meer vooruitdenkend aan de slag worden gegaan. Dat moet niet alleen bij de programmabegroting voorjaarsnota worden gedaan. Een optie zou zijn een dashboard zoals dat bij een aantal andere portefeuilles wordt gebruikt. Daarop zou zichtbaar moeten zijn welke signalen en meldingen binnenkomen, welke projecten onder handen zijn en of die volgens de planning lopen en of het financieel goed loopt.
De heer Van Waveren zou graag van de wethouder een toezegging krijgen dat dat op deze manier wordt opgepakt. Daarmee worden ook de acties van Veilig Oversteken Leidsche Rijn opgepakt, zoals in de brief staat.

De heer Post (PvdA) zegt dat de laatste RIB over dit onderwerp mismoedig makend was. Desondanks heeft de wijkraad het college vanmiddag nog een advies gegeven. Het is goed dat de bewoners blijven knokken. Het is nieuw dat het college nu ook zegt dat er zaken fundamenteel mis zijn. Het rapport is zeer kritisch, waarvan de conclusie is dat de sturing aan alle kanten onvoldoende is. Het is goed dat de wethouder alle aanbevelingen overneemt. De heer Post merkt op dat alleen meer capaciteit echter niet voldoende is. Het gaat er ook om welke kwaliteiten van welke medewerkers op welke positie worden verwacht. Dat staat wel in het rapport maar niet in de aanbevelingen. Spreker gaat ervan uit dat de commissie op de hoogte wordt gehouden van de voortgang van alle acties. Voorts wil hij weten of de extra capaciteit ten koste van het programma gaat. Tot slot wil de heer Post weten of het gesprek met de busmaatschappijen inmiddels heeft plaatsgevonden en of de buschauffeurs daarbij zijn betrokken.

De heer Eggermont (SP) meent dat de werkwijze van de gemeentelijke organisatie typisch is voor een organisatie met een capaciteitsprobleem. Als er uiteindelijk minder middelen zijn omdat er meer naar de overhead gaat, dan moet daarover nog gesproken worden. Het is niet goed als er alleen maar geld is om projecten uit te voeren, zodat er daarna alleen nog maar brandjes geblust kunnen worden.

Wethouder Van Hooijdonk deelt de gevoelens van frustratie over het feit dat de dingen niet lopen zoals ze moeten. Dat was ook aanleiding voor het onderzoek. Ze geeft aan dat het onderzoek ertoe heeft bijgedragen dat ze zelf meer inzicht in de problematiek heeft gekregen.
Ze geeft aan dat het programma op schema loopt. Op dit moment is ongeveer 25% gedaan van de werkzaamheden die tot 2020 zijn gepland. Ze wijst erop dat er ook nog wel projecten goed lopen. Maar er zijn te veel projecten die niet goed lopen.
Twee zaken leiden tot problemen. Er is wellicht te weinig capaciteit op het gebied van project- en programmamanagement. Daar moet snel iets aan gedaan worden. Mensen moeten anders worden

ingezet. Projecten worden uitgevoerd door wijkverkeersadviseurs, die vooral materiedeskundigen zijn. Het werk van een projectleider is van een andere soort.
Het tweede punt dat tot problemen leidt, is het feit dat de knelpunten opnieuw zijn geprioriteerd met als gevolg dat er niet flexibel kan worden ingespeeld op urgente problematiek. Met daarbij de vraag hoe daar vervolgens de middelen aan gekoppeld worden. Daarbij blijft het een punt dat je niet altijd iedereen blij kunt maken, ook al is alles bij de gemeente op orde.
Ten aanzien van de vraag van de heer Weistra hoe het heeft kunnen ontstaan, wijst ze er nogmaals op dat uit de analyse naar voren kwam dat verschillende mensen een verkeerde rol hadden, met alle gevolgen van dien.

De heer Gilissen (VVD) vraagt de wethouder hoe het kan gebeuren dat er blijkbaar jarenlang met die methode is gewerkt, zonder dat erop geacteerd is.

Wethouder Van Hooijdonk veronderstelt dat de oplossingen veel te vaak op projectniveau zijn gezocht. Men heeft zich te veel gericht op de oplossingen per casus. Op dit moment is er een transitie gaande binnen het ruimtelijk domein. Dit past in de bredere transformatieagenda om integraler te kijken naar vraagstukken in de openbare ruimte.

De heer Gilissen (VVD) stelt dat het creëren van bewustzijn ook een prominente plek moet krijgen in de vervolgstappen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat daar in de transitie in het ruimtelijke domein ook goed over wordt nagedacht en op wordt gehandeld. Bij de verkeersveiligheid was er echter wel iets bijzonders aan de hand. Geprobeerd is dat met dit rapport boven water te halen. Het overnemen van de aanbevelingen moet zo snel mogelijk gebeuren, maar dat gaat niet van vandaag op morgen.
In antwoord op de vraag van de heer Te Ronde over de organisatie van de planning en participatie geeft de wethouder aan dat er aan de voorkant helderheid moet zijn over het verloop van het proces, de besluitvorming, de ruimte die de bewoners krijgen en wanneer die ruimte stopt. Dat moet van te voren goed afgekaderd worden. Dat kan met capabele projectleiders.
Wat de rapportage hierover betreft stelt de wethouder voor het een standaardonderdeel te maken van de begrotingscyclus door het twee keer per jaar op te nemen. Maar op dit moment moet daar nog een tussenstap in. En daarna twee keer per jaar met een dashboard, zoals de heer Gilissen zei.
De suggestie van de heer Weistra voor een frisse stap met de wijkraadvoorzitters neemt de wethouder graag over. Ze wijst er daarbij wel op dat dat geldt voor alle wijkraadvoorzitters in de hele stad. Er zijn inmiddels nieuwe verkeerscijfers bekend geworden. Het is misschien goed om op basis van de nieuwste cijfers een nieuwe analyse te maken en dat expliciet met de wijkraden bespreken, inclusief de veranderingen in aanpak.

De heer Weistra (GroenLinks) wijst erop dat het specifiek ging om de signalen die kwamen tijdens de RIB. Hij meent dat het vertrouwen in Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn iets meer een deuk heeft opgelopen dan in andere wijken. Daar zou specifiek een schone lei gemaakt moeten worden. Het zou breder moeten dan een gesprek met alleen de wijkraadvoorzitter.

De heer Gilissen (VVD) stelt dat de beste manier om het vertrouwen te winnen is de handen uit de mouwen te steken en met voorrang alle punten die bekend zijn aan te pakken.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt dat ook genoemd te hebben. Maar wat betreft participatie en communicatie dient er ook nog wel wat verbeterd te worden.

Wethouder Van Hooijdonk zegt vorige week nog bij de wijkraad Leidsche Rijn te zijn geweest. Desondanks blijft ze erbij dat het een stadsbreed vraagstuk is en zo ook behandeld moet worden.

De heer Te Ronde (D66) herhaalt zijn vraag of het mogelijk is inzichtelijk te maken wat er nu allemaal speelt en wat er op schema loopt en wat niet. Het is goed om daar duidelijk over te zijn.

Wethouder Van Hooijdonk stelt voor zo snel mogelijk aan de slag te gaan met de projecten en het verwerken van de aanbevelingen. Ze wil daarover eerder dan bij de voorjaarsnota rapporteren. De voorjaarsnota kan worden gebruikt voor wat extra financieel inzicht. Zodra duidelijk is hoe de aanbevelingen zijn geïmplementeerd kan er meer duidelijkheid worden geven in wat goed loopt en wat

nog niet. Dat is een manier om samen een vinger aan de pols houden. De hoofdlijnen van de analyse zijn nu duidelijk.
De wethouder wijst erop dat de financiën niet als knelpunt in het rapport zijn gesignaleerd. Er is geprioriteerd. Er wordt nog relatief weinig gebruik gemaakt van de 1 miljoen euro uit het calamiteitenbudget. Een verklaring daarvoor is dat er slecht wordt ingespeeld op actuele vraagstukken. Er moet dus een betere match ontstaan tussen wat er in het jaar opborrelt en de inzet van de beschikbare middelen. De wethouder zal daar verder op ingaan bij de eerste rapportagebrief.

De heer Bos (SBU) wil weten waar dan het probleem zit als er kennelijk wel voldoende geld is.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er een programma is met een tranche aan geprioriteerde projecten. Het systeem loopt niet lekker. In beide wijken zijn verkeersadviseurs die voortdurend met bewoners spreken en daar van alles horen. Vervolgens moet besloten worden wat wel en wat niet opgepakt wordt, of dat in het programma moet of op een andere manier.
Op de vraag of de extra capaciteit ten koste zou gaan van het geld voor de verkeersveiligheid antwoordt de wethouder bevestigend. Maar er is genoeg geld (5 miljoen euro).

De heer Gilissen (VVD) verzoekt de wethouder bij het onderzoek naar de middelen ook te kijken of er binnen de bestaande verkeersprojecten meer geld gereserveerd zou kunnen worden voor het finetunen van de veiligheidssituatie zelf.

Wethouder Van Hooijdonk vindt dat een hypothetische vraag die moeilijk te operationaliseren is. Misschien zou dat nog kunnen bij Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern, maar geprobeerd wordt alles altijd zo integraal mogelijk te doen. Kleine aanpassingen worden gewoon gedaan.
In antwoord op de vraag van de heer Te Ronde over het draagvlak voor de busbaan Vleuterweide merkt de wethouder op dat in dit geval het moeilijk is om iedereen tevreden te stellen. Het had sneller gedaan moeten worden. De gemeente had beter moeten nadenken over de grootte van het gebied van de mensen die erbij betrokken worden. Er is wel een goede doorstart gemaakt met de klankbordgroep waarin vijftien partijen vertegenwoordigd waren. Die heeft drie varianten bekeken. Tijdens een RIA gaven de insprekers aan achter de gekozen variant te kunnen staan. Achteraf hebben de vertegenwoordigers van het winkelcentrum zich bedacht. Dat geldt ook voor Natuurlijk Vleuterweide. Er ontstond verwarring over de varianten en het proces. De wethouder zegt vast te houden aan de variant die door de klankbordgroep is gekozen.

De heer Gilissen (VVD) vraagt de wethouder of ze zich kan verplaatsen in het gevoel van de winkeliers toen ze naderhand ontdekten dat het winkelcentrum slecht bereikbaar zou worden.

Wethouder Van Hooijdonk vindt het jammer dat ze dat niet hebben aangegeven terwijl ze in de klankbordgroep zaten. Ze vraagt zich af of de bereikbaarheid echt zoveel slechter wordt. Er volgt nog een gesprek met de mensen van het winkelcentrum, waarbij ook wethouder Geldof aanwezig is.

De heer Gilissen (VVD) zegt te hopen dat dat gesprek dan specifiek ingaat op de economische gevolgen van eventuele infrastructurele aanpassingen voor de bereikbaarheid van het winkelcentrum.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan erop te vertrouwen dat dat het geval zal zijn. Er wordt ook gesproken over parkeren. In antwoord op de vraag van de heer Post betreffende het gesprek met de busmaatschappij laat de wethouder weten dat er vanuit de gemeente een gesprek is geweest. De vragen van de chauffeurs worden uitgezocht. Er staat een locatiebezoek in de planning. Het is de wethouder niet bekend of er al iets is gepland met Veilig Oversteken Leidsche Rijn.
Ten aanzien van de opmerking van de heer Bos over de Vicuslaan geeft de wethouder aan de vraag in het vragenuur naar eer en geweten te hebben beantwoord. Toen ze daarna op Twitter werd beschuldigd van liegen heeft ze met spoed uit laten zoeken of haar uitspraken inderdaad niet klopten. Daarover is een klein rapportje gemaakt dat ze aan de heer Bos wilde overhandigen als ze hem zou spreken. Duidelijk is dat de uitspraak van de wethouder klopte. De aannemer heeft zich niet gehouden aan het bestek van het verkeersbesluit. Dat is zo snel mogelijk weer opgelost. De betrokken ambtenaar heeft zich wel afgevraagd of dit de goede oplossing was, maar hij constateerde dat het verkeersbesluit gewoon uitgevoerd moest worden.

De heer Bos (SBU) biedt de aanwezigen aan de e-mails die hierover zijn verstuurd desgewenst te verstrekken. Het was geen foutje, maar een leugentje om bestwil. Dat is wellicht iets anders dan liegen, of een leugentje uit onwetendheid.

Wethouder Van Hooijdonk geeft voor het antwoord op de vraag van de heer Te Ronde over de Rijnkennemerlaan het woord aan de heer Verbokkem van de afdeling Mobiliteit.

De heer Verbokkem (afdeling Mobiliteit) geeft aan dat er bij de Rijnkennemerlaan meerdere zaken spelen. Over de bushalte zijn gesprekken met de busmaatschappij en de provincie. Verder wil de afdeling Stedelijk Beheer ook de verharding vervangen. Dat komt er dus nog bij. Tijdens het bezoek van de wethouder zijn er nog suggesties gedaan voor de inrichting van de Musicallaan. Die worden op dit moment uitgewerkt. Het is de bedoeling die nog dit jaar uit te voeren.

De heer Bos (SBU) zou graag zien dat de wethouder zou ingaan op zijn suggestie tot enige introspectie op haar eigen bestuurlijke functioneren.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat ze eerst incidenteel bij projecten heeft geacteerd, daarna op het hele programma en uiteindelijk op de hele organisatie. Dit staat in het rapport, inclusief enige acties om uit te voeren. Dat is de introspectie die je kunt plegen.

Tweede termijn

De heer Van Waveren (CDA) zou graag nog afspraken maken over het moment van rapportage, over de frequentie en over de inhoud. Het is onhandig om bij de voorjaarsnota en begroting te rapporteren, een losse rapportage werkt sneller. Hij stelt voor dit drie keer per jaar te doen. Inhoudelijk zou het moeten gaan om de stand van zaken meldingen en binnenkomende signalen, de projecten en de financiering.

De heer Te Ronde (D66) sluit zich daarbij aan, maar zou ook iets willen toevoegen over de inflexibele situatie.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan in de brief die vóór de voorjaarsnota wordt gestuurd in te gaan op de inflexibele situatie. Ze vraagt de heer Van Waveren wat hij bedoelt met de monitoring.

De heer Van Waveren (CDA) antwoordt dat de stukkenstroom bij de voorjaarsnota en begroting er nogal lang over doet. Als het tussentijds komt gaat het sneller. Daarnaast is de frequentie dan anders.

Wethouder Van Hooijdonk zegt het prima te vinden om het los te koppelen. Zelf zou ze twee keer per jaar goed vinden omdat het veld niet binnen drie à vier maanden verandert. Ze stelt voor in de eerste en de zevende maand te rapporteren.

De voorzitter concludeert dat de volgende toezeggingen zijn gedaan:
'De wethouder zegt toe te rapporteren voor de komende voorjaarsnota 2017 met daarin de stand van zaken met betrekking tot de aanbevelingen, meldingen, projecten en de financiering.'
'De wethouder zegt toe twee keer per jaar, namelijk in maand 1 en maand 7 te komen met een dashboard verkeersveiligheid.'

De heer Gilissen merkt op dat het vooral ging om het opvolgen van de conclusies en aanbevelingen. De voorjaarsnota is mei 2017. Dat is te laat. Hij vraagt de wethouder of het ook eerder kan.

Wethouder Van Hooijdonk stelt voor in de rapportage in maand 1 ook op te nemen hoe er met de aanbevelingen is omgegaan.

De voorzitter stelt vast dat hiermee dit agendapunt is afgerond en schorst de vergadering voor vijf minuten.

12. Commissiebrief Voortgang Stadsverwarming
De voorzitter wijst erop dat er over dit onderwerp nog een extra brief is binnengekomen op 7 september. Het onderwerp is behandeld in de RIB van 15 september 2016.

De heer Işik (PvdA) zegt dat de PvdA zich inzet voor een duurzame stad en voor duurzame bouw. Naar aanleiding van de op 5 mei 2015 door Eneco aan het college gedane mededeling dat ze de energie-efficiency zoals vastgesteld in de kwaliteitsverklaring van het stadsverwarmingsnet in Utrecht niet zullen gaan halen, zijn er allerlei moties ingediend. Naar aanleiding daarvan heeft de fractie nog enkele vragen aan het college.

1. Verwijzend naar motie 39 'Stop de aansluitingsplicht op stadsverwarming' wil hij weten of er nog steeds aansluitingsplicht is op stadsverwarming als de bewoner de woning zelf wil verduurzamen waardoor de stadsverwarming overbodig wordt.
2. Het college is bezig met het maken van een warmteplan voor nieuwe woongebieden. Wat doet het college met bestaande gebieden met stadsverwarming, zoals de binnenstad?
3. In een eerdere discussie gaf het college aan dat er een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met Eneco wordt gesloten. Wat is de stand van zaken op dit moment en kan de raad het nieuwe contract toegestuurd krijgen? Kan de wethouder al iets zeggen over de inhoud?
4. Het college heeft willens en wetens een aantal sjoemelwoningen gecreëerd.

De heer Sienot (D66) maakt bezwaar tegen de woorden 'willens en wetens'. Deze woorden scheppen een beeld dat niet mag blijven hangen.

De heer Işik (PvdA) wijst erop dat gezamenlijk is geconstateerd dat de signalen op drie niveaus zijn binnengekomen en dat er met die signalen niets is gebeurd. Dat is een vorm van nalatigheid.

De heer Van Eijndhoven (VVD) merkt op dat 'willens en wetens' een actieve kennis van de feiten bij het college veronderstelt. Graag een toelichting van de heer Işik.

De heer Işik (PvdA) zegt de inhoudelijke discussie hierover niet weer te willen voeren. De handelwijze van het college was destijds niet positief en daar moet de collegepartij mee leven. Het Expertisecentrum Regelgeving Bouw zegt dat bij de vergunningverlening moet worden uitgegaan van de situatie ten tijde van de aanvraag. Maar waarom heeft het college niet proactief ingegrepen bij de projecten die net gestart waren met de uitvoering van de bouwwerkzaamheden of nog moesten gaan starten? De fractie van de PvdA is van mening dat er sprake is van nalatigheid. Het gaat om de projecten Wonen Op Smaak, Parckzijde en Leidsche Lande.
De PvdA zou graag zien dat bovengenoemde projecten op dezelfde wijze worden afgehandeld als de 240 sjoemelwoningen. Kan de wethouder dat toezeggen?

De heer Eggermont (SP) wijst erop dat de vraag van de PvdA waarom er niet is ingegrepen bij die projecten beantwoord wordt in het advies dat is gegeven: het gaat om het moment waarop de vergunning is aangevraagd. Hoewel men de vraag stelt, wil men tegelijk dat alles wordt gerepareerd omdat iets niet goed zou zijn gegaan. Dat laatste zou afhankelijk zijn van het antwoord op de vraag. Of moet er in elk geval iets worden gedaan?

De heer Işik zegt uiteraard benieuwd te zijn naar het antwoord van het college, maar de PvdA wil dat het probleem in elk geval wordt opgelost. Dat willen de bewoners ook.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) vraagt of de heer Işik de woningen uit groep 3 gelijk stelt aan de woningen uit groep 1 en 2.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat het college adequaat had kunnen reageren op het moment dat er een aantal projecten in voorbereiding waren. Toen was al duidelijk dat er problemen waren met de stadsverwarming. Daarom vindt de PvdA dat die projecten op dezelfde manier behandeld moeten worden.

De heer Eggermont (SP) veronderstelt dat de PvdA dus niet geïnteresseerd is in het antwoord op de vraag die gesteld werd. Want ook al kon de gemeente misschien niet anders, toch moeten deze projecten op dezelfde manier worden behandeld.

De heer Işik (PvdA) zegt uiteraard benieuwd te zijn naar de argumentatie van het college waarom er niet adequaat is gereageerd op deze projecten. Het college had kunnen ingrijpen en dat is niet gebeurd.

De heer Van Eijndhoven (VVD) wil weten of de PvdA het met hem eens is dat de groepen woningen in juridische positie verschillen. De PvdA schuift dit terzijde met mogelijk grote consequenties.

De heer Sienot (D66) zegt de uitspraak van de heer Işik te kunnen volgen dat groep 2 een ongelukkige eend in de wijk is en dat de gemeente moreel toch wel wat boter op haar hoofd heeft. Maar het is een andere groep met een iets andere karakteristiek die om een iets andere oplossing vraagt. Het gaat hier om publiek geld. Is de heer Işik het ermee eens dat het niet allemaal 'gelijke monniken, gelijke kappen' is?

Mevrouw Van Esch (PvdD) verzoekt duidelijker aan te geven om welke groepen het gaat. Gaat het om de groep waarin de vergunning is aangevraagd en verleend vóór 1 mei, waarbij na 1 mei is begonnen met de bouw?

De heer Isik (PvdA) zegt in een reactie op de heer Sienot nogmaals dat er geacteerd moet worden op het moment dat duidelijk is dat er wat aan de hand is met stadsverwarming terwijl bekend was dat sommige projecten nog niet zijn opgestart.

De heer Sienot (D66) verwijt de heer Işik niet goed te luisteren. Het gaat hier om een andere groep met andere karakteristieken. Voor die groep is wel degelijk enige morele verplichting. Daar moet een oplossing voor gevonden worden.

De heer Işik (PvdA) antwoordt dat er verschil van mening kan zijn, maar dat dit het standpunt van de PvdA is. De PvdA wil dat er in de geest van motie 45 (dat bewoners niet de dupe mogen worden) schoon schip gemaakt wordt volgens het principe 'gelijke monniken gelijke kappen'.
Hij vraagt een toezegging van de wethouder dat het van tevoren bij de nieuwbouwprojecten duidelijk is of er gebruikgemaakt gaat worden van stadsverwarming of all electra. Hij verwijst in dezen naar de discussie bij Rijnvliet. Hij verzoekt het college standaard, desnoods vóór het programma van eisen, samen met de partijen te bepalen welke energievorm wordt gekozen.
Tot slot wijst de heer Işik op de toezegging dat er een gesprek zou plaatsvinden met de bewoners van projectgebied Leidsche Lande. Dat gesprek heeft nog niet plaatsgevonden.

De heer Van Waveren (CDA) merkt op dat de fouten al zijn begonnen bij het vorige college, met de PvdA bouwwethouders die niet wilden reageren op verzoeken van het CDA om met visies op stadsverwarming te komen. Hoe ver wil de heer Işik teruggaan? Als het college meteen had gezegd dat de vergunning niet zou worden afgegeven, dan waren er een paar zonnepanelen op het dak gelegd. Dan zou de rekening voor de huizenkopers omhoog zijn gegaan. Diezelfde oplossing kan nu ook gekozen worden, met diezelfde financiering. Groep 3 is echt anders. Als de gemeente bij groep 2 begint met het oplossen van een privaat probleem, welke groepen gaat de PvdA dan nog meer zielig vinden?

De heer Işik (PvdA) herhaalt nogmaals dat het gaat om de projecten die al gegund waren, of nog niet gestart. Het college had kunnen ingrijpen toen men wist dat het rendement niet gehaald werd.

De heer Sienot (D66) vindt het een complexe kwestie, waar juridische regels, technische mogelijkheden en onmogelijkheden, verantwoordelijkheid van de gemeente en moraliteit dwars door elkaar lopen. De bewoners moeten worden overtuigd van een oplossing die klopt. Er wordt geen perfectie verwacht, maar wel progressie, transparantie en communicatie. De heer Sienot heeft een aantal vragen/opmerkingen:

- Bij de motie 'Stop aansluitplicht op stadsverwarming' valt op dat in Rijnvliet twee partijen kiezen voor all electric, maar dat één partij richting stadsverwarming wordt gestuurd. Er komen signalen van projectontwikkelaars dat er geen consistente toepassing plaatsvindt van de in de grond gebonden contracten van het uitgangspunt 'stadsverwarming, dan wel gelijkwaardige of betere oplossing'. Het warmteplan leidt tot heel ongewenste situaties als het partijen tot stadsverwarming dwingt. D66 roept de wethouder op om met het ministerie van EZ in gesprek te gaan over een nieuw instrument om de ontwikkeling mogelijk te maken. De markt ontwikkelt zich, projectontwikkelaars zullen vaker tot de conclusie komen dat een warmtepomp zo gek nog niet is, net zo duur of goedkoper en het is duurzamer. Dat moet juridisch mogelijk worden.
- Hoe wordt er omgegaan met oude contracten van ontwikkelaars, van projecten die nu onder de hamer zijn. Daarbij moet voorkomen worden dat erin staat dat er een aansluiting voor

stadverwarming moet komen terwijl er eigenlijk een dubbele clausule in zou moeten staan, namelijk ‘stadsverwarming of beter’.
- Waarom staat de commerciële exploitant van stadverwarming in de dubbele clausule van de uitzonderingsprocedure? Eneco krijgt daarmee wel heel veel te vertellen. Daar is het Expertisecentrum voor regelgeving bouw ook heel duidelijk over.
- Graag duidelijker aangeven voor projectontwikkelaars en kopers van een kavel waar informatie te vinden is over het uitgangspunt van de uitzonderingsprocedure.
- Naar aanleiding van de motie ‘Maak werk van echt groene stadsverwarming’ de vraag hoe het gaat met de warmteregietafel, tegenwoordig de energietransitietafel. Welke resultaten mag men verwachten?
- Naar aanleiding van de motie ‘Dat staat zo vast als een huis’: kan er een regelmatige toetsing plaatsvinden als er gekozen moet worden voor een rendementbasis van een kwaliteitsverklaring?
- Graag een bespiegeling van de wethouder naar aanleiding van het onderzoek artikel 2 van de Intentieovereenkomst REMU - gemeente Utrecht. De Autoriteit Consument en Markt stelt jaarlijks een tarief op. Het maximale variabele tarief wordt opgesteld met een opwekrendement van 87%. De warmteleveranciers nemen dit standaard over als het tarief. Dat is belangrijk, want Eneco heeft een kwaliteitsverklaring met een opwekrendement van 125%. Dus huizen worden ietsje minder geïsoleerd dan bij forfaitair het geval zou zijn, maar ze betalen wel het maximale tarief, passend bij een veel lager opwekrendement. Misschien kan de wethouder toezeggen om per gebied een korting te bieden?

De heer Van Eijndhoven (VVD) zegt aan te nemen dat de opmerking over de korting iets anders bedoeld was.

De heer Sienot (D66) zegt daarmee te bedoelen dat de gemeente met de aanbieder van de stadverwarming daarover in gesprek kan gaan.
Tot slot benadrukt spreker nogmaals dat hij de heer Işik kan volgen in zijn oproep om iets te doen voor groep 2. Maar dan wel passend binnen de karakteristieken van deze groep en de mogelijkheden die de gemeente daarvoor heeft.

De heer Işik (PvdA) herinnert aan de door de PvdA georganiseerde bewonersavond, waar ook andere raadsleden bij waren. Hij wil weten wat hun antwoord is op de door de bewoners uitgesproken zorgen.

De heer Sienot (D66) antwoordt dat het niet aan de raad is om de oplossing neer te leggen. De raad moet vragen om een dergelijke oplossing. Een oplossing die vooral recht doet aan de wensen van de bewoners zelf.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) zou graag terug willen gaan naar het debat van vandaag.

De heer Sienot (D6) is het eens met mevrouw Uringa. Hij verduidelijkt nog dat het ging om bewoners die hun ongenoegen uitten over het feit dat er niet met hen was gecommuniceerd.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) merkt op dat er al veel in gang is gezet en dat er veel oplossingen zijn gezocht en gevonden. Ze sluit zich aan bij de woorden van de heer Sienot. Ze stelt drie zaken aan de orde: informeren van bewoners, kwaliteitsverklaring en groep 1 en 2.

De heer Işik (PvdA) heeft een punt van orde. Hij zegt het vervelend te vinden dat hij, ondanks zijn aangeven, geen kans krijgt iets voor te leggen aan de partijgenoot van de voorzitter, de heer Sienot.

De voorzitter geeft aan dat de opmerking is genoteerd.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) vraagt aandacht voor het feit dat de waardevolle informatie op de site van de gemeente moeilijk vindbaar is. Ze stelt voor een contactpersoon toe te voegen.
Ten aanzien van de nieuwe kwaliteitsverklaring van Eneco wil mevrouw Bollen van de wethouder weten of dat voldoende is. Zijn er nog mogelijkheden om dat wat strikter vast te leggen?
Over de groepen 1 en 2 is al aangegeven dat die een andere categorie vormen dan de groep 3-woningen. Dat neemt niet weg dat er wel iets moet gebeuren. Hoewel het niet aan de raad is om tot oplossingen te komen, wil ze een voorstel doen.

De heer Işik (PvdA) vraagt of GroenLinks en D66 een motie van de PvdA over dit onderwerp zouden ondertekenen.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) zegt de motie niet te kennen. Op basis van wat de heer Işik tot nu toe heeft gezegd acht ze de kans echter klein dat GroenLinks gaat tekenen.
Ze vervolgt haar betoog. Het voorstel dat ze wil doen betreft een energieprogramma met daarin een subsidieregeling voor collectieve zonne-energie. Het gaat om een goed lopende regeling die vooral de bewoners ontzorgt. Er is ook een mogelijkheid om zonnepanelen te huren, waarbij de huurprijs overeenkomt met de vermindering van de energierekening. Het leggen kost per maand niets.
GroenLinks stelt voor dat de gemeente de bewoners actief informeert over deze bestaande subsidieregeling en de mogelijkheid om zonnepanelen te huren en dat de gemeente dat proces gaat stroomlijnen.

De heer Van Waveren (CDA) merkt op dat dat bij elke woning wordt gedaan.

De heer Sienot (D66) vindt het idee van GroenLinks geweldig. Hij vraagt mevrouw Bolle of zij het met hem eens is dat het college dit zelf had kunnen verzinnen.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) antwoordt dat dat mooi geweest zou zijn.

De heer Bos (SBU) vindt het ook een goed idee. Daarnaast wijst hij op de organisatie VvE-Belang, die de aangesloten VvE's zeer intensief informeert, met subsidie van de overheid, over de toepassingen van de gemeentelijke subsidiemogelijkheden. Wellicht kan de gemeente contact leggen met deze organisatie?

Mevrouw Bollen (GroenLinks) ziet dat als een waardevolle suggestie.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) wijst op de door de ChristenUnie ingediende motie met de boodschap dat noch milieu noch bewoners de dupe mogen zijn van de fout die is gemaakt. Groep 1 en 2 vallen in een andere categorie. De wethouder zou alles moeten aangrijpen om naar een klimaatneutrale stad te gaan. Ze sluit aan bij het pleidooi van mevrouw Bolle en hoort graag de oplossingen van de wethouder. De ChristenUnie zou een geste richting bewoners op prijs stellen. De bewoners snakken naar informatie. De gemeente is er iets te lang van uitgegaan dat de projectontwikkelaars dat wel zouden doen. Mevrouw Uringa verzoekt de gemeente actiever op te treden.
Tot slot wijst ze op de zaak van een van de ontwikkelaars die momenteel onder de rechter is. Ze wil weten of er meer van dat soort zaken kunnen komen.

Mevrouw Van Esch (PvdD) is het eens met de genoemde suggestie vanuit GroenLinks. Haar fractie zou graag weten wat het college wil met de stadsverwarming in de binnenstad. Hoe staat het met de vervanging van het stadsverwarmingsnet en wat gaat dat betekenen?

De heer Bos (SBU) geeft aan de stadverwarmingsplicht uit het bestemmingsplan van Rijnvliet te zullen amenderen met een andere zinsnede over keuzevrijheid. Het is nodig dat dat wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Hij vraagt zich af of de gemeente juridische en financiële risico's loopt als de gemeente door die keuzevrijheid in de contracten tussen projectontwikkelaars en de gemeente treedt.

De heer Van Waveren (CDA) maakt zich zorgen over de warmteplannen. Hij is bang dat dat steeds meer de kant opgaat van stadsverwarming, tenzij…. Dat geeft niet de juiste keuzevrijheid met meer ruimte voor initiatiefnemers, voor ontwikkelaars en toekomstige bewoners. Er zijn andere oplossingen, zeker voor de langere termijn. Hij stelt voor daarover eerst uitgebreider in de commissie en de raad te debatteren voordat het de inspraak in gaat.

De heer Van Eijndhoven (VVD) benadrukt dat de gebrekkige informatievoorziening veel onrust bij de bewoners veroorzaakt. Hij sluit zich aan bij GroenLinks om één aanspreekpunt in te stellen en het interactiever te maken. Hij roept de gemeente op duidelijk te maken wat men vindt van de kwaliteit van zijn eigen vergunningen. Kies een juridisch advies of neem een standpunt in.
De suggestie van GroenLinks is wat de heer Van Eijndhoven betreft sympathiek. Hij hoort graag wat het college daarvan vindt. Tot slot wijst hij erop dat er wel teleurstelling kan zijn over de milieuprestaties van stadsverwarming, maar dat uiteindelijk de woningen hetzelfde zijn uitgevoerd als

wanneer de prestaties hoger zouden zijn en de energierekening voor deze woningen ook. Hij waarschuwt voorzichtig te zijn met alle suggesties.

De heer Eggermont (SP) sluit zich aan bij voorgaande sprekers wat betreft de ideeën voor groep 2, betere informatie over het energieplan en het voorstel van GroenLinks. Het wantrouwen ten aanzien van de bank, de leverancier en de stad is groot. Tijdens de RIB heeft de heer Eggermont gevraagd of men van plan is zichzelf vrijwillig een boete op te leggen als het niet wordt gehaald. Dat geld zou in het energieplan gestoken kunnen worden om nog meer mensen aan zonnepanelen te helpen. Wordt daarover gesproken? Zo ja, wat is de uitkomst?

Wethouder Van Hooijdonk beantwoordt de vragen.
De aansluitplicht wordt vervangen door te gaan werken met warmteplannen. Dat is wettelijk vastgelegd. Stadsverwarming is de default optie. Maar er wordt duidelijk aangegeven wanneer ervan afgeweken mag worden, namelijk als het duurzamer kan. Dat garandeert dat de duurzaamste optie altijd wint. Daar wordt nu aan gewerkt. Het college stelt voor daarvoor een soort briefing voor de raad te organiseren als het college eruit is.
Geprobeerd wordt zoveel mogelijk van tevoren helderheid te hebben over welke techniek wordt gebruikt. Dit wordt met ontwikkelaars besproken, maar ook wordt duidelijk gezegd dat het nog geen bestaand beleid is. Daarom wordt er pas echt over gecommuniceerd als de warmteplannen zijn aangenomen.
Via het warmteplan wordt gestimuleerd dat er altijd een maximale prestatie uit wordt gehaald.
De gemeente is al met EZ in gesprek. Er zijn nog niet genoeg wettelijke mogelijkheden om te sturen op de meest duurzame optie. Dat wordt problematisch als stadsverwarming uit beeld verdwijnt.
In de bestaande stad kunnen de bewoners afkoppelen. De gesprekken over de tarieven horen daarbij. Op dit moment ligt de nadruk op de nieuwbouw, waar het beste systeem moet worden aangelegd, en op de plekken waar de gasinfrastructuur vervangen moet worden. Dit laatste gebeurt samen met Stedin, Eneco en andere stakeholders in de regietafel.

Mevrouw Van Esch vraagt naar de status van het plan van Eneco om het warmtenet onder het Themapark te vervangen. Wordt dat meegenomen in de discussie over stadsverwarming?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de leiding onder het Themapark een forse hoofdleiding is die waarschijnlijk wel wordt vervangen. Op dit moment wordt er nog niet naar de vervanging van stadsverwarming gekeken. Het heeft nu geen prioriteit. Het gaat nu om de nieuwbouw en het vervangen van gas. Maar het college gaat zeker nadenken over uitgangspunten voor de hele stad.
Aan de samenwerkingsovereenkomst wordt volop gewerkt. Zodra die klaar is wordt deze met de raad gedeeld.

De heer Işik (PvdA) informeert wanneer de raad de overeenkomst kan verwachten.

Wethouder Van Hooijdonk veronderstelt dat dat over ongeveer twee maanden zal zijn.
Wat betreft de kwaliteitsverklaring: zodra deze er is, wordt daar twee keer per jaar met Eneco over gesproken en wordt er een monitorsrapportage geleverd. Eneco heeft toegezegd maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de 125% gegarandeerd is.
De gemeente is tevreden over de huidige samenwerking. Het werkt goed om het als een gezamenlijke opgave te zien. Er is altijd nog de mogelijkheid om de kwaliteitsverklaring niet meer te gebruiken als de werkelijkheid en de verklaring op papier te ver uit elkaar lopen. In dat geval zou Eneco klanten mislopen. Dat is altijd achter de hand.
De regietafel is een aantal keren bij elkaar gekomen. Er is een grote gedeelde wens om nu aan de slag te gaan. Samen met Eneco, Stedin, Energie-U en de woningcorporaties wordt eerst vooral gekeken naar de plekken waar de gasinfrastructuur vervangen moet worden. De agenda zou in de loop van de tijd verbreed kunnen worden.

De heer Sienot (D66) wijst erop dat de goede samenwerking met Eneco niet voor de eindigheid is. Dit soort afspraken worden gemaakt om een fundamentele overkomst te hebben waar je echt op verder kunt bouwen. Voor je het weet maak je te makkelijke afspraken en krijg je over tien jaar situaties zoals zich die nu ook aandienen.

Wethouder Van Hooijdonk wijst nogmaals op de ‘noodrem’ die ze eerder beschreef.

Ten aanzien van de brief van Consument en Markt met een redenering waarom men bij een hoog rendement een laag bedrag moet betalen geeft de wethouder aan dat dat een ingewikkelde redenering is. Er zouden dan verschillende tarieven voor verschillende huizen uit verschillende periodes gehanteerd moeten worden. Dan ontstaan er gekke situaties. De wethouder voelt meer voor de benadering van mevrouw Uringa om de hele stad te verduurzamen, waaronder ook de oudere huizen van voor 2012 die onder een andere regelgeving vielen. Het is nog een lopend traject. De brief is naar de Autoriteit Consument en Markt gestuurd. Het antwoord luidde dat de gemeente het eerst zelf moet onderzoeken. Daarom is er nu een externe partij ingehuurd om een en ander goed te bekijken. De wethouder verwacht binnenkort het rapport hierover.

De heer Sienot (D66) merkt op dat het hem niet alleen om huizen van na 2012 gaat. Dat mag voor alle stadsverwarmingsafsluitingen afgesproken worden.

De heer Bos (SBU) wil weten wat er gaat gebeuren als heel Utrecht en masse van de stadsverwarming af gaat. Dat heeft invloed op het opwekkingsrendement. Worden die verkenningen ook gedaan? Worden daar ook afspraken over gemaakt?

Wethouder Van Hooijdonk meent dat dat op dit moment niet het meest urgente vraagstuk is, maar dat het zeker in de verre toekomst in de transitie kan gebeuren. Het hangt ook af van de kwaliteit en de dienstverlening die de stadsverwarming op dat moment biedt. Op dit moment wordt geconcentreerd op de verduurzaming van de bestaande stadsverwarming, het van het gas afhalen van de bestaande bouw en de nieuwbouw. Over tien jaar kan het echter wel een reëel vraagstuk worden.
Ten aanzien van de heer Sienot merkt de wethouder op dat het principe ‘niet meer dan anders’ eigenlijk zou moeten zijn ‘niet minder dan anders’. Als stadsverwarming wil concurreren dan moet dat tegen de best mogelijke voorwaarden zijn diensten kunnen aanbieden. Dat zou ideaal zijn. Die bal ligt bij Eneco. Dan wordt er niet met kortingen gewerkt, maar met scherpe prijzen.
Tot slot gaat de wethouder in op de vragen over groep 2. Ze zegt te voelen voor de benadering van mevrouw Uringa. Voor de groepen waar de gemeente echt een andere keuze had kunnen maken moet zij wat doen. Daar is samen met Eneco en de ontwikkelaar als een soort gedeelde verantwoordelijkheid een stap gezet. In die zin ligt het bij groep 2 anders.
De wethouder zegt het idee van mevrouw Bolle heel charmant te vinden. Het is goed de bestaande instrumenten extra onder de aandacht te brengen voor de mensen die nu bezorgd zijn geworden, ook al is dat misschien niet helemaal terecht. Ze hebben immers een goed huis.

De voorzitter concludeert dat er geen tijd meer is om de overige vragen te beantwoorden. Het college stelt voor de vervolgbeantwoording verder schriftelijk af te handelen. Hij schorst de vergadering om 16.55 uur.

Toezeggingenlijst behorend bij de openbare middagvergadering van de raadscommissie Stad en Ruimte, gehouden op 29 september 2016

Wethouder Van Hooijdonk
Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 10, Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp eerste bestuursrapportage 2016 Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht, de laatste zin van de brief aan de RUD d.d. 29 oktober scherper te formuleren, in die zin dat duidelijk wordt dat de gemeenteraad van Utrecht er zeer aan hecht dat ook de RUD de efficiency nastreeft die Utrecht eerder haalde en daar het beste uit haalt.

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 11, Commissiebrief Verkeersveiligheid Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern, te rapporteren vóór de voorjaarsnota 2017 met daarin de stand van zaken met betrekking tot de aanbevelingen, meldingen, projecten en de financiering.

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 11, Commissiebrief Verkeersveiligheid Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern, twee keer per jaar, namelijk in maand 1 en maand 7, te komen met een dashboard verkeersveiligheid.

Verslag van de openbare avondvergadering van de raadscommissie Stad en Ruimte, gehouden op 29 september 2016 in de raadzaal te Utrecht

Aanwezig: De voorzitter, mw. S. Baş, de wethouder Ruimtelijke Ordening, Wonen en Vastgoed, dhr. P. Jansen, de wethouder Stationsgebied, dhr. V. Everhardt, de leden, dhr. B. Işik (PvdA), dhr. B-J. Brussaard (CDA), dhr. P. Zwanenberg (GroenLinks), dhr. L. Roodenburg (D66), dhr. A. Poelarends (ChristenUnie), dhr. T. Schipper (SP), mw. R. Freytag (Student&Starter), mw. E. Ootes (Student&Starter), dhr. D. Gilissen (VVD), dhr. M. Koning (D66), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. A. van Schie (VVD), mw. M. Bollen (GroenLinks), dhr. R. van der Zweth (PvdA), dhr. S. van Waveren (CDA), dhr. P. van Corler (GroenLinks), de commissiegriffier, mw. E. Siegelaer. Voorts aanwezig enkele medewerkers.

Afwezig: Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag: Mw. I.B. Koren

INHOUD VAN DIT VERSLAG pagina

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
3. Verslagen van de vergaderingen van de commissie Stad en Ruimte van 1 september 2016 1
4. Ingekomen stukken 1
5. Vaststellen toezeggingenlijst 1
13. Raadsvoorstel Beheersverordening De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen 1
14. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Hoek Rijksstraatweg-Meerndijk 2016, De Meern 2
15. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan 'Kanaalweg 59, Transwijk' 3
16. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan 1e herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied 9
17. Stand van zaken bestemmingsplan Noordgebouw (tussenuitspraak Raad van State) i.s.m. Stand van zaken bestemmingsplan Zuidgebouw (tussenuitspraak Raad van State) 13

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter loopt de agenda langs en stelt deze vast.

3. Verslagen van de vergaderingen van de commissie Stad en Ruimte van 1 september 2016

De voorzitter constateert dat het gaat om de delen van de portefeuilles van wethouders Jansen en Everhardt. Er zijn geen wijzigingsvoorstellen ontvangen. Zij concludeert dat de verslagen zijn vastgesteld.

4. Ingekomen stukken

De voorzitter concludeert dat er geen ingekomen stukken zijn.

5. Vaststellen toezeggingenlijst

De voorzitter concludeert dat er geen op- of aanmerkingen zijn op de toezeggingenlijst.

13. Raadsvoorstel Beheersverordening De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

De voorzitter constateert dat het college de raad voorstelt in te stemmen met het raadsvoorstel. Het doel van de verordening is het actualiseren van de grondgebieden.

De heer Roodenburg (D66) zegt dat de fractie geen opmerkingen heeft bij de beheersverordening. Bij de stukken zat alleen een memo over de waterhuishouding in Leidsche Rijn. Er ligt nog steeds een natuurlijk dammetje bij de Jeremiebrug die de vaarroute belemmert. Kan de wethouder hierop ingaan?

Wethouder Jansen vraagt een medewerker hierop in te gaan.

Mevrouw Tijbosch (ambtenaar) geeft aan een en ander uit te zullen zoeken voor de raadsbehandeling.

Wethouder Jansen stelt voor dat de vraag schriftelijk beantwoord wordt voor de raadsbehandeling.

De voorzitter concludeert dat de vraag schriftelijk beantwoord zal worden en dat dit agendapunt als A-punt naar de raad gaat.

14. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Hoek Rijksstraatweg-Meerndijk 2016, De Meern

De voorzitter constateert dat het college de raad voorstelt om in te stemmen met het raadsvoorstel. Deze locatie is onderdeel van het centrumplan De Meern en voorziet in de vorming van een nieuw dorpshart met 63 appartementen en woningen. Voor dit gebied is al eerder een plan gepresenteerd aan de raad en omwonenden. Onderdelen uit dat plan werden toen te hoog bevonden. Dit stuk is eerder behandeld tijdens de raadsinformatiebijeenkomst (RIB) van 15 september 2016.

De heer Gilissen (VVD) geeft aan dat wat de VVD-fractie betreft, zo snel mogelijk gestart moet worden met de realisatie van het plan. Hij dankt het college voor het voorspoedige werken. De VVD zal dit plan steunen.

De heer Işik (PvdA) zegt dat de PvdA-fractie deels aansluit bij de opmerkingen van de VVD. De fractie hoort graag of toegezegd kan worden dat de woningen rollator- en rolstoeltoegankelijk worden. Verder bleek tijdens de RIB dat bewoners bang zijn dat het dorpskarakter wegvalt. Hoe kan het college deze bewoners geruststellen?

De heer Zwanenberg (GroenLinks) zegt dat de fractie blij is dat een stap verder gezet gaat worden. De bebouwing is best hoog maar de artist impression ziet er fraai uit. Verder sluit GroenLinks aan bij de vraag van de PvdA ten aanzien van de toegankelijkheid.

De heer Roodenburg (D66) sluit aan bij de voorgaande sprekers en complimenteert de wethouder en de eigenaar. Daarnaast is de bebouwing hoog maar minder hoog dan in het vorige plan. Tot slot vraagt hij hoe het staat met het dorpsplein.

De heer Brussaard (CDA) zegt dat de fractie het een mooi plan vindt, al is een en ander wat aan de hoge kant. D66 vindt dat snel aan de slag gegaan moet worden.

De heer Schipper (SP) zegt het eens te zijn met vorige sprekers. Het is goed dat er nu wat gaat gebeuren en de SP is akkoord met de hoogte. Tot slot de vraag hoe ervoor gezorgd wordt dat een en ander verkeersveilig blijft.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) is blij te zien dat er voortgang is. De fractie heeft nog wel wat zorgen over de afhandeling van het bouwverkeer. Het lijkt Stadsbelang Utrecht van belang dat dit verkeer niet over de Meerndijk rijdt. Tot slot vraagt de partij of het een rustig en evenwichtig straatbeeld wordt, dat doorgetrokken wordt in de rest van het gebied.

Wethouder Jansen dankt voor de steun voor het bestemmingsplan. Vervolgens geeft hij aan dat rolstoeltoegankelijkheid niet in het bestemmingsplan geregeld wordt maar in de omgevingsvergunning. Hij neemt aan dat de PvdA ook wil weten of de aansluitende bestrating geen trapjes bevat. Het ontwerp is in de omgevingsvergunning vastgelegd en het centrale trappenhuis van het appartementengebouw is daarin op maaiveldniveau bedacht. Het is dus direct vanaf maaiveldniveau bereikbaar. De appartementen die een trap aan de voorkant hebben, zijn via de achterzijde gelijkvloers bereikbaar. Er is voor de woningen dus een gelijkvloerse entree beschikbaar. Dan de hoogte. Deze is relatief. Dit plan is wel wat dorpser dan het oorspronkelijke plan. Het gevelbeeld is sterk aangepast. Daarnaast is het aantal woningen per saldo kleiner geworden. Vervolgens vraagt hij een medewerker in te gaan op de vraag van de heer Roodenburg met betrekking tot het dorpsplein.

De heer Bleijs (Bureau NegenTien) vertelt dat de voorbereidingen voor het dorpsplein al een heel eind achter de rug zijn. Men is met afrondende zaken bezig en op dit moment loopt een aanvraag voor een archeologievergunning om te mogen graven in het dorpsplein. Deze vergunning moet afgewacht

worden. Het dorpsplein beslaat overigens ook de tuin van de kerk. Ook hier is een plan voor maar hiervoor zijn afspraken met de kerk nodig. Het echte werk zal begin 2017 gaan plaatsvinden.

Wethouder Jansen gaat in op de verkeersveiligheid. In het vaststellingsrapport staat hier op pagina 10 iets over. De Meerndijk heeft inmiddels een 30-kilometerregime gekregen. De afstand tussen straat en rooilijn is voldoende om goed overzicht te hebben. Verder heeft de heer Bos gevraagd hoe het zit met de plannen voor panden die in gemeentelijk bezit zijn in de omgeving. In de aanloop naar het vorige plan is actief grondbeleid gevoerd. Er is toen een aantal panden aangekocht. Een jaar of tien geleden is de strategie veranderd. Hij vraagt een medewerker hier verder op in te gaan.

De heer Bleijs (Bureau NegenTien) vertelt dat in 2012 de switch is gemaakt en dat toen besloten is om de panden die aangekocht waren op enig moment weer te verkopen. Verder vindt in het zuidoost kwadrant, het gebied achter de Meerndijk, op dit moment geen planvorming plaats.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) vindt het belangrijk dat een evenwichtig straatbeeld ontstaat.

De heer Roodenburg (D66) zegt dat volgens hem de gemeente van zins is om het bezit te verkopen. Nieuwe eigenaren kunnen alleen weer nieuwe ideeën hebben. Die kunnen dan getoetst worden of deze wel of niet passen binnen het dorpse karakter.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat de heer Roodenburg hem verkeerd begrijpt.

Wethouder Jansen merkt op dat als de heer Bos suggereert dat de panden per blok verkocht moeten worden zodat een ontwikkelaar een meer samenhangende herontwikkeling kan laten plaatsvinden, dat dit nu niet aan de orde is. Hij wil hier wel schriftelijk op terugkomen. Hij zal de commissie hier binnen een maand over informeren.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat er nog twee kwadranten zijn. Hij neemt aan dat een en ander hier dan in dezelfde stijl gerealiseerd gaat worden.

Wethouder Jansen merkt op dat de lijn die de heer Roodenburg beschreef, de algemene lijn is die wordt toegepast.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt als A-punt naar raad van 27 oktober gaat.

15. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan ‘Kanaalweg 59, Transwijk’
De voorzitter constateert dat het college de raad voorstelt in te stemmen met dit voorstel. Met dit plan worden 167 woningen gerealiseerd rondom een binnenhaven met een horecagelegenheid. Dit stuk is ook behandeld tijdens de raadinformatiebijeenkomst van 15 september 2016.

De heer Schipper (SP) geeft aan dat uit de chronologie blijkt dat de raad in het verleden nooit is ‘aangeslagen’ op de voorgenomen ontwikkeling. Uit de chronologie blijkt ook dat de raad vandaag pas voor het eerst in de gelegenheid is om dit plan in zijn definitieve vorm van een oordeel te voorzien. De SP merkt vervolgens op, het een plan te vinden uit een vorig tijdsgewricht. De partij heeft er dan ook de nodige moeite mee. Belangrijke punten waar de fractie moeite mee heeft zijn: het parkeren op maaiveldniveau, het feit dat er geen sociale huur wordt gerealiseerd en de constatering dat een onnodige belemmering ontstaat voor de roeiers. Het plan is in tegenspraak met de geldende visie Merwedekanaalzone. De SP vraagt welke mogelijkheden de wethouder nog ziet om verbeteringen in het bouwplan aan te brengen.

De heer Işik (PvdA) zegt dat de PvdA-fractie kan aansluiten bij de inbreng van de SP. Hij vraagt of het mogelijk is om de binnenhaven uit het plan te schrappen. Verder merkt hij op dat er geen sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Vervolgens wil de PvdA graag dat er een totale watervisie komt voor de Merwedekanaalzone.

De heer Koning (D66) geeft aan dat het college onlangs een brief heeft gestuurd, een visie op roeien. Hoe verhoudt de PvdA zich daartoe?

De heer Işik (PvdA) merkt op dat de roeiers zelf bezig zijn met een visie en dat andere stakeholders aangeven dat zij niet helemaal gehoord zijn bij de visieontwikkeling. Het zou goed zijn als met elkaar

in gesprek wordt gegaan om een integraal plan te maken. Tot slot geeft hij aan dat hij erg terughoudend zal zijn met een positief advies richting zijn eigen fractie.

Mevrouw Freytag (Student&Starter) zegt dat de fractie kritisch is op dit plan en dat de bezwaren op drie gebieden liggen: woningen, de haven en het roeien en parkeren versus groen. Hoe kan het dat ondanks de ambitie om juist hier te verdichten het aantal woningen in het plan nagenoeg gelijk is gebleven sinds 2008? Vervolgens begrijpt Student&Starter niet dat er ruimte gemaakt wordt voor een haven. Dit levert immers ook een grote opgave voor de gebruikers van het Merwedekanaal op. Deze haven lijkt namelijk 'de nagel aan de doodskist' van het wedstrijdroeien in Utrecht. Met betrekking tot de haven heerst ook nog onduidelijkheid over hoeveel ligplekken er komen en wie daar dan zijn boot mag neerleggen. Moet hieromtrent afgegaan worden op wat er tijdens de RIB is gezegd of op datgene wat er in het plan staat?

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat de Leidse Rijn straks aangehaakt wordt op de Utrechtse Singelstructuur. Wat denkt mevrouw Freytag dat er dan gaat gebeuren? Vervolgens vraagt hij de wethouder of inzichtelijk gemaakt kan worden wat de toename van het bootverkeer zal zijn op het moment dat de Leidse Rijn is aangehaakt.

De heer Işik (PvdA) vraagt of niet ergens anders een locatie voor de roeiers gezocht kan worden.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) antwoordt dat dit kan maar dat het nu over het Merwedekanaal en dit bouwplan gaat. Er dient nu gesproken te worden over wat wenselijk geacht wordt op deze plek.

Mevrouw Freytag (Student&Starter) vindt het een goed idee om te kijken of ergens anders een roeibaan aangelegd kan worden. Op de vraag van de heer Zwanenberg antwoordt zij dat er een verschil is tussen boten die varen op het kanaal en boten die wachten voor de brug. Verder is zij ook benieuwd naar de reactie van de wethouder op de vraag naar welke invloed de aansluiting van de Leidse Rijn op de Utrechtse Singelstructuur straks heeft. Tijdens de RIB werd ook gewezen op de onhandig gepositioneerde uitgang van de haven. Kan de invaart niet aan de noordzijde gerealiseerd worden zodat een grotere afstand ontstaat tot de brug? Tot slot de parkeerplekken. Het verbaast de fractie dat op een plek zo dichtbij het station, ervoor gekozen wordt een parkeerveld te maken. Student&Starter zou deze ruimte liever gebruiken voor stedelijke verdichting en groen. Is de wethouder bereid met de ontwikkelaar in gesprek te gaan om te spreken over de toename van woningen en groen en het verminderen van het aantal parkeerplekken?

De heer Gilissen (VVD) zegt dat dit plan ingehaald is door de tijd. De wethouder zou opnieuw het gesprek aan moeten gaan met de ontwikkelaar. Verder hoort roeien in Utrecht thuis. Er zal alleen steeds meer drukte komen op het Merwedekanaal. De situatie hier is met en zonder dit plan, niet houdbaar. Wanneer wordt nu eens met een goed plan gekomen voor de roeiers? Tot slot vindt de VVD dat het plan terug moet naar de tekentafel.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) noemt eerst een aantal pluspunten. Allereerst is een pluspunt de historische schoorstenen die behouden blijven. Ten tweede wordt de Kanaalweg autovrij of autoluw. GroenLinks hoort graag welke van de twee het wordt. Ten derde wordt de Vleutense Wetering hersteld. Ten vierde komen er parkeerplaatsen voor deelauto's. Ten vijfde krijgt de nieuwbouw op de voormalige fabrieksplek een industrieel karakter en ten zesde is de binnenhaven een pluspunt. GroenLinks is blij dat de ontwikkelaar niet voor de middelmaat bouwt. Daarnaast begrijpt de fractie de zorgen van de roeiverenigingen. 14 ligplaatsen geven alleen niet een te zware belasting. Tot slot de vraag of bij de ingang van de haven een bord particuliere haven neergezet kan worden.

De heer Işik (PvdA) vraagt hoe GroenLinks wil gaan handhaven.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) denkt dat bewoners zelf op zullen letten.

De heer Brussaard (CDA) vraagt of GroenLinks niet bezorgd is of de ligplaatsen door anderen dan de bewoners gebruikt zullen gaan worden.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) denkt dat geregeld kan worden dat daar niet aangemeerd mag worden. Daarnaast kan daartegen opgetreden worden. Hij maakt zich wel zorgen over de toename

van het bootverkeer. Hierdoor is het uiteindelijk wellicht niet houdbaar dat de roeiers hier blijven roeien.

De heer Schipper (SP) merkt op dat het aanhaken van de Leidse Rijn aan het Merwedekanaal misschien pas moet gebeuren als er een alternatief is voor de roeiers.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) geeft aan dat de fractie met een aantal andere zaken niet blij is. In het plan zijn bijvoorbeeld geen sociale huurwoningen voorzien en de parkeeroplossing is ouderwets. Er zou gegaan moeten worden voor overdekt parkeren. Tot slot is de groenuitwerking erg mager.

De heer Poelarends (ChristenUnie) sluit aan bij vorige sprekers als het gaat om sociale huur. Verder worden 167 woningen gecreëerd met de optie om woningen te gaan samenvoegen. Hoelang zijn er dan eigenlijk 167 woningen en kan dit gecombineerd worden met het bestemmingsplan?

De heer Zwanenberg (GroenLinks) vraagt of de ChristenUnie tegen flexibel bouwen is.
De heer Poelarends (ChristenUnie) antwoordt dat de fractie niet tegen flexibel bouwen is. In een bestemmingsplan moet misschien wel meer vastgelegd worden. Verder vraagt de ChristenUnie om onderzoek naar de gevolgen voor de vaarbewegingen en de roeiers.

De heer Işik (PvdA) vraagt wat de ChristenUnie wil met een onderzoek.

De heer Poelarends (ChristenUnie) zegt dat de fractie wil kunnen beoordelen hoe groot de consequentie is. Als de impact van de haven minimaal blijkt te zijn dan zou de ChristenUnie in kunnen stemmen met het plan. Verder sluit hij aan bij Student&Starter met betrekking tot de parkeerplaatsen en het groen. Tot slot de vraag of de Kanaalweg nu autovrij of autoluw wordt.

De heer Van Heuven (PvdD) zegt dat de fractie het een goede ontwikkeling vindt dat een industrieterrein herontwikkeld wordt tot een gebied met duurzame woningen. Het is ook mooi dat de Kanaalweg autoluw of autovrij wordt. De PvdD hoort hier graag nog iets meer over. Verder ziet de partij graag meer groen en een visie op parkeren. Vervolgens is het mooi dat met Eneco afgesproken wordt dat de hulpwarmtecentrale een andere rol krijgt. Het is echter zo dat als Eneco de kosten van herontwikkeling niet kan betalen, dat de gemeente tot een bedrag van 5 miljoen euro zou willen inspringen. Waarom zou de gemeente een bedrijf als Eneco financieel moeten helpen? Graag een reactie. Tot slot worden de woningen aangesloten op stadsverwarming. De PvdD hoort graag van de wethouder dat deze aansluiting niet verplicht is en dat de nieuwe bewoners ook andere en meer groene energiekeuzes kunnen maken.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) zegt dat de fractie in kan stemmen met het plan.

De heer Koning (D66) zegt dat hij kan aansluiten bij de bijdrage van GroenLinks. Daarnaast denkt D66 dat in de Merwedekanaalzone en deelgebied 5 toegewerkt zou moeten worden naar standaard ondergronds parkeren. Dit zit echter niet in dit plan. Kan de wethouder toelichten waarom het parkeren in dit plan is opgenomen zoals het is opgenomen? Het plan is voor D66 nog niet rijp voor goedkeuring.

De heer Işik (PvdA) vraagt of D66 ook wil dat er sociale huurwoningen komen.

De heer Koning (D66) antwoordt dat van D66 op deze locatie ook sociale huurwoningen mogen komen.

De heer Işik (PvdA) zou graag onderzocht willen hebben wat ondergronds parkeren voor het gebied betekent in combinatie met sociale en middeldure huur.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) hoopt niet dat er sociale huurwoningen moeten komen met parkeerplaatsen ondergronds want dit komt qua kosten en rendement niet uit.

De heer Brussaard (CDA) merkt op dat parkeren niet per se ondergronds hoeft. Het kan ook op de begane grond of op de eerste verdieping. De kosten zijn dan misschien minder.

De heer Schipper (SP) vraagt of de heer Koning het ermee eens is dat het toevoegen van een haven iets anders is dan een optimalisatie.

De heer Koning (D66) antwoordt dat 14 aanlegplekken waarschijnlijk niet een grote impact zullen hebben. Daarnaast dient er een alternatief voor de roeiers gezocht te worden.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) denkt ook dat er gezocht moet worden naar een duurzame oplossing voor de roeiers.

De heer Schipper (SP) merkt op dat het college zijn best doet om te zorgen voor een nieuwe roeiaccommodatie. Hier is pas een uitgebreide brief over gekomen.

De heer Brussaard (CDA) zegt dat de CDA-fractie zich met betrekking tot het proces aansluit bij hetgeen de heer Schipper hierover gezegd heeft. Het plan komt ineens als bestemmingsplan naar de raad. De raad is niet eerder geconsulteerd bijvoorbeeld door middel van een stedenbouwkundig programma van eisen. Hoe heeft het zo kunnen komen? Verder vraagt de fractie zich af of er inderdaad helemaal geen sociale huur in zit. Vervolgens is de combinatie met een haven vernieuwend. Het CDA vindt dit ook mooi maar een en ander gaat alleen wel knellen in verband met de roeiers.

De heer Işik (PvdA) vraagt of het CDA wil dat er sociale huurwoningen in het plan komen.

De heer Brussaard (CDA) antwoordt dat de fractie ook sociale huurwoningen wil in de stad. Hier zal ruimte voor gevonden moeten worden. Er moet alleen geen vast percentage komen voor sociale huur over de hele stad. Hij vervolgt zijn bijdrage. Tijdens de RIB bleek dat het niet helemaal duidelijk is hoe het zit met de ligplaatsen. Wie zorgt er bijvoorbeeld voor de handhaving? Hier zit het CDA mee. Het parkeren hoeft niet per se ondergronds maar dient wel meer van het maaiveldniveau weggehaald te worden. Het parkeren zou in het gebouw geabsorbeerd kunnen worden. Vervolgens de vraag of het klopt dat de schoorsteen aan het zicht onttrokken wordt. Tot slot concludeert de fractie dat zij bijzonder kritisch is en dat het plan terug moet naar de tekentafel.

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

Wethouder Jansen gaat eerst in op de historie en het proces. Allereerst de historie. Het plan is twaalf jaar geleden gestart en hierdoor kan voortschrijdend inzicht ontstaan. Hij benadrukt dat als terug naar de tekentafel wordt gegaan dit automatisch twee jaar vertraging betekent. Er dient afgewogen te worden of ‘beter’ niet de vijand is van ‘het goede’. Er is zeker een aantal kritiekpunten mogelijk bij dit plan maar er zit ook een aantal hele sterke kanten aan. Verder heeft dit plan een hele hoge dichtheid. Waarom ziet het er dan nog vrij open uit? Dat komt doordat er geen particuliere tuintjes in het plan zitten. Alle ruimte is gebruikt voor openbare kwaliteit. Met betrekking tot parkeren, merkt hij op dat als het plan nu gemaakt zou worden, gekozen zou worden voor overdekt parkeren. Het oorspronkelijke plan bevatte overigens overdekt parkeren. Dat plan is alleen gesneuveld door de crisis in de bouw. Er is toen herontwikkeld op basis van de oorspronkelijke nota van uitgangspunten. Er is toen voor gekozen om de parkeerplaatsen naar een plek achter het gebouw te verschuiven. Dan de haven en het groen. De haven is belangrijk voor de uitstraling, de bijdrage aan de openbare ruimte en de kwaliteit van de leefbaarheid van het gebied. Het gaat om de combinatie van blauw en groen die bijdraagt aan de kwaliteit van de buitenruimte. Verder is op de verbeelding op pagina 26 van de toelichting op het bestemmingsplan te zien dat er met name aan de kanaalzijde aardig wat groen is. In totaal zitten er 14 aanlegplaatsen in het haventje. Deze plekken zijn bedoeld voor sloepen omdat de doorvaarthoogte van de vaste brug 1,5 meter is en worden bij voorkeur uitgegeven aan de bewoners. In de tekst van het bestemmingsplan waar staat dat de vaste ligplaatsen primair bestemd zullen zijn voor de bewoners en de horeca, is de tekst ‘en de horeca’ ambtshalve geschrapt. Daarnaast lijkt hem het risico dat de ligplaatsen niet naar bewoners gaan en toch naar de horeca niet groot gezien het woningbouwprogramma. In het reglement van de VvE kan een en ander hieromtrent wellicht nog wel dichtgetimmerd worden. Ook zou hierin het voorstel van de heer Zwanenberg geregeld kunnen worden om dit terrein tot privéterrein te benoemen. Hij is bereid met de ontwikkelaar op te nemen of dit privaatrechtelijk geregeld zou kunnen worden.

Mevrouw Freytag (Student&Starter) vraagt of er niet ook vrije ligplaatsen zijn. Dat leek in de oude tekst namelijk het geval te zijn.

Wethouder Jansen antwoordt dat er naast de veertien plaatsen geen ligplaatsen zijn waar afgemeerd kan worden. De handhaving op het kanaal is op dit moment in handen van Rijkswaterstaat. In het haventje zelf zal straks gehandhaafd worden door de VvE. In antwoord op de vraag of het risico groot is, verwijst hij naar de situatie in de Parkhaven. Die haven is substantieel groter dan deze en hier is volop horeca maar de praktijk is niet dat hier veel sloepen afmeren. Het effect van het openen van de Leidse Rijn is waarschijnlijk vele malen groter dan het effect van de ligplaatsen.

Mevrouw Freytag (Student&Starter) heeft nog een vraag openstaan in verband met de invaart in de haven.

Wethouder Jansen antwoordt dat in overleg met de roeivereniging de oplossing zoals die nu is getekend, is afgesproken. Als een andere oplossing beter is, dan is men uiteraard bereid daarnaar te kijken. Dan de Kanaalweg. Op termijn is het de bedoeling de Kanaalweg autovrij te maken. Dat kan nu alleen nog niet omdat er nog een aantal bedrijven is dat bevoorraad moet kunnen worden. Dan de hulpwarmtecentrale van Eneco. Dit is een vertragende factor geweest in dit plan. Vervolgens is nu de vraag ontstaan of deze hulpwarmtecentrale nog wel nodig is. Deze zal wellicht vervangen kunnen worden door een ringleiding waarbij dit transferpunt gekoppeld wordt met hulpwarmtecentrale in de binnenstad. Er blijft dan uitsluitend nog een kleine warmtewissel staan in de vorm van een soort transformatorhuisje. Dit is een positieve ontwikkeling die uiteraard geld kost maar die Eneco aan de andere kant ook een grote besparing oplevert. Voorlopig hangt hij de stelling aan dat de gemeente eerder geld krijgt van Eneco, dan Eneco van de gemeente. Er is alleen wel gezegd dat met een open begroting gekeken zal worden hoe een en ander uitpakt. Tot slot kan hierdoor wellicht een extra plot ontstaan voor het toevoegen van woningbouw.

De heer Işik (PvdA) vraagt of het college bereid zou zijn het terrein aan te kopen.

Wethouder Jansen zegt dat de grond op dit moment eigendom is van Eneco. Eneco zal niet verkopen voordat dit probleem is opgelost. Daarnaast zal Eneco grond willen behouden voor het kleine transformatorstation. Met de grond die overblijft, kan iets gedaan worden. Eneco kan bijvoorbeeld met een ontwikkelaar een deal sluiten. De gemeente kan dit dan faciliteren. Het is dus niet per se nodig dat de gemeente de grond aankoopt. Hij vervolgt zijn beantwoording. Het klopt dat de woningen worden aangesloten op stadsverwarming. Het is daarbij erg onwaarschijnlijk dat bewoners van een appartementencomplex zullen zeggen dat zij afgesloten willen worden. Te meer omdat het grootste deel huurwoningen is. Dan het roeien en het Merwedekanaal algemeen. In januari heeft het college een plein georganiseerd. Hierin werd duidelijk dat men actief met elkaar moet overleggen over hoe het gebied optimaal gebruikt kan worden. Verder zou het nuttig zijn als nog eens een poging wordt gedaan om het beheer van het Merwedekanaal over te nemen van Rijkswaterstaat.

De heer Gilissen (VVD) vraagt hoe realistisch het is dat de gemeente het beheer van het Merwedekanaal gaat overnemen.

Wethouder Jansen antwoordt dat als de gemeente erover gaat, zij kan handhaven. Anders niet. Het is zijn inschatting dat de beheerknop de belangrijkste is, naast het al dan niet openzetten van de Leidse Rijn. Dit zijn twee sleutelfactoren die bepalen hoeveel capaciteit er voor de roeiers blijft de komende tijd. Vervolgens denkt hij dat de heer Gilissen onderschat wat de wethouder Sport en de wethouder Ruimtelijke Ordening de afgelopen twee jaar al gedaan hebben om de roeiverenigingen te overtuigen van alternatieven voor roeiwater. Twee jaar geleden hadden de roeiverenigingen overigens helemaal geen zin in een alternatief. Inmiddels zitten de roeiverenigingen hier anders in. Tot slot gaat hij in op losse opmerkingen. Met betrekking tot sociale huur merkt hij op dat de mix en de afspraken een gegeven waren. Er zijn contractuele afspraken gemaakt door het vorige college. Een en ander is waarschijnlijk het gevolg van het feit dat de doorlooptijd van het project zo lang is geweest.

De heer Schipper (SP) merkt op dat de commissie dit plan pas kort in het bezit heeft. Er kan daardoor gesteld worden dat het een nieuw plan is, dat nu pas in definitieve vorm naar de raad komt. Het valt dan zwaar dat er geen sociale huur is opgenomen.

Wethouder Jansen benadrukt dat het nieuwe plan gemaakt is met de oude contractuele afspraken. Vervolgens heeft de heer Poelarends gevraagd hoe het zit met het splitsen en omzetten. Hij is het overigens eens met de heer Zwanenberg dat flexibiliteit in bestemmingplannen een wens is die vrij

breed in de raad leeft. In dit geval is er voor splitsen of omzetten een aparte vergunning nodig. De leefbaarheidstoets wordt dan uitgevoerd. Tot slot de schoorstenen. Deze zijn te zien vanuit bijna alle hoeken. Alleen als iemand precies in lijn staat met het torentje van twaalf verdiepingen, dan zijn de schoorstenen niet te zien.

De heer Poelarends (ChristenUnie) merkt op dat voor het samenvoegen van woningen geen leefbaarheidstoets nodig is. Hoe sterk staat de gemeente als er een aanvraag voor een vergunning komt? Kan die afgewezen worden of moet als aan de voorwaarden wordt voldaan, de vergunning gewoon afgegeven worden?

Wethouder Jansen antwoordt dat erbij splitsen en omzetten een toets is op de effecten van een dergelijke actie op de omgeving. Hij denkt alleen dat het niet waarschijnlijk is dat twee woningen samengevoegd zullen gaan worden.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Schipper (SP) dankt de wethouder voor de beantwoording. Een zwaar punt voor de SP is het feit dat er geen sociale huur in dit plan zit. Daarnaast weegt ook zwaar datgene wat in 2004 of 2005 is afgesproken in de visie Merwedekanaalzone over de prioriteit en de optimalisatie van het roeiwater. Verder is het parkeren op maaiveld een minpunt. De SP zal waarschijnlijk niet instemmen met het plan.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) zegt dat de fractie neigt naar voor stemmen.

De heer Brussaard (CDA) zegt dat de fractie niet zal instemmen met het plan.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat hij zijn fractie zal adviseren niet in te stemmen met het plan.

De heer Poelarends (ChristenUnie) geeft aan dat de fractie neigt naar een tegenstem.

De heer Van Heuven (PvdD) denkt dat het plan terug moet naar de tekentafel.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) zegt dat de fractie het een prima plan vindt en dat voor gestemd zal worden.

De heer Koning (D66) zegt dat de fractie neigt tot een tegenstem.

De heer Gilissen (VVD) zegt dat de fractie neigt naar een tegenstem. Als opnieuw een plan gemaakt moet worden, dan wordt wel een vertraging opgelopen. Kan de wethouder iets meer vertellen over hoe hij het proces ziet op het moment dat dit plan sneuvelt?

Mevrouw Freytag (Student&Starter) neigt naar een tegenstem.

Wethouder Jansen schat in dat minimaal twee jaar vertraging wordt opgelopen als dit plan sneuvelt. Als een meerderheid van de raad tegenstemt, dan ligt het voor de hand dat goed gekeken wordt naar het achterliggende gebied en de hulpwarmtecentrale. Het gehele gebied kan dan in een keer opgepakt worden. Dit kan overigens wel weer tot meer vertraging leiden. Verder merkt hij op dat in 2009 alle fracties enthousiast waren over een haven. Het blijft merkwaardig, al zijn er zeven jaren verstreken, dat er nu andere geluiden klinken. Hij wijst op wispelturigheid in de besluitvorming. ***Tot slot zal hij nog met informatie komen over de toegankelijkheid of ontoegankelijkheid van de haven.***

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) vraagt of er geen sociale huur kan komen op de grond van de hulpwarmtecentrale.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat een meerderheid aan raadszetels heeft gezegd dat hij de binnenhaven ziet zitten.

De heer Işik (PvdA) vindt dat er geen sprake is van wispelturigheid maar van democratische besluitvorming.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of de wethouder in de toegezegde brief de reactie van de investeerder en ontwikkelaar mee te nemen. Ook is de VVD benieuwd hoe hij of zij de toekomst van het gebied ziet. De fractie ontvangt de brief graag voor de raadsbehandeling.

De heer Schipper (SP) vraagt of tijd genomen kan worden. Een en ander hoeft niet per se de eerstvolgende raadsvergadering er te zijn.

Wethouder Jansen sluit niet uit dat iets meer tijd nodig is dan de eerstvolgende raadsvergadering. Op de vraag van de heer Bos antwoordt hij dat er nog drie monumentale schoorstenen op het terrein staan die de verkaveling enigszins ingewikkeld maken. Daarnaast is nog niet helder wat een en ander betekent voor de loop van de dikke pijpleidingen van de stadsverwarming door of om het terrein heen. De situatie zal verkend worden.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat op die plek wellicht meer sociale huurwoningen neergezet zouden kunnen worden, zodat het bezwaar weg is dat in dit plan alleen vrije sector- of koopwoningen zitten.

Wethouder Jansen denkt niet dat het qua financiering eenvoudiger wordt als het project groter wordt. Er moet eerst maar eens gekeken worden of het lukt met de hulpwarmtecentrale en hoeveel ruimte nodig is voor een warmte transformatiestation.

De heer Gilissen (VVD) vraagt het college een brief te sturen en op basis daarvan eventueel een raadsvergadering te plannen.

De heer Işik (PvdA) wil graag dat in de gesprekken niet alleen de projectontwikkelaars betrokken raken maar ook de roeiers.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) sluit zich daarbij aan.

De voorzitter concludeert dat dit raadsvoorstel niet rijp is voor behandeling in de raad. De brief van het college zal afgewacht worden waarna de brief geagendeerd kan worden voor een nieuwe commissiebehandeling. Zij herhaalt de toezegging.
Wethouder Jansen stuurt met betrekking tot agendapunt 15, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan 'Kanaalweg 59, Transwijk', nadere informatie naar de raad.

Wethouder Jansen deelt de suggestie van de heer Gilissen over de procedure.

16. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan 1e herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied

De voorzitter constateert dat het om een functionele herziening van het bestemmingsplan gaat. Met dit plan wordt een uitbreiding van 6000 m^2 voor woningbouw mogelijk gemaakt.

De heer Koning (D66) zegt dat de fractie dit een goede toevoeging vindt. Stedenbouwkundig gezien zijn er ook geen negatieve gevolgen en maatschappelijk gezien, is het wenselijk om meer woningen op deze plek toe te staan. Verder vraagt de heer Koning hoe het staat met de toezegging van de NS om ook een autodeelconcept te gaan uitwerken. D66 hoort ook graag hoe dit zich verhoudt tot de parkeernorm. Tot slot hoort de partij graag wanneer aan de slag kan worden gegaan met de bouw.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) zegt dat de fractie blij is met de woningen op perron 21 en dat GroenLinks positief staat tegenover de voorliggende wijzigingen. Ten aanzien van parkeren kan de partij aansluiten bij de vragen van de heer Koning. Met betrekking tot veiligheid vraagt de fractie of er getoetst is aan wat werkelijk over het spoor gaat of aan wat op papier over het spoor gaat. Verder denkt GroenLinks dat het tijd wordt om na te denken over welke geluidsbronnen er allemaal zijn en over hoe het geluid hiervan teruggedrongen kan worden. Graag een reactie. Vervolgens is de doelgroep starters. De partij denkt dat het goed is als een en ander ook flexibel wordt gehouden. Er zou ook voor alleenstaanden en ouderen ontwikkeld moeten worden. De doelgroep mag dus ruimer geformuleerd worden. Dan de vraag of bepaalde ornamenten uit de gebouwen die gesloopt worden opnieuw gebruikt kunnen worden. Tot slot dankt de fractie voor de verbeelding en gaat zij graag in op de uitnodiging om daar nog verder over te praten.

De heer Van Waveren (CDA) zegt dat de fractie kan instemmen met de wijziging. De verbeelding was inderdaad heel mooi.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat er geen vergoeding staat tegenover de 6000 m^2 extra woningen. Waarom is gekozen voor dit volume en waarom mag niet extra verdiend worden als meters woningen toegevoegd worden? Graag een reactie.

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan dat het vloeroppervlak aan woningen met 6000 m^2 stijgt. Dit is een zorgwekkende ontwikkeling. De fractie gaat in op de reactie van wijkraad West. De wijkraad zegt dat ingezet moet worden op groen en op zachte inrichtingselementen. De wijkraad West adviseert met de herziening van dit bestemmingsplan in te zetten op bomen en beplanting. De PvdD vindt dit een goed idee en hoort graag wat de wethouder hiervan vindt.

De heer Koning (D66) vraagt waarom de PvdD het een zorgwekkende ontwikkeling vindt. Er hoeft niets extra's aan groen afgestaan te worden terwijl er wel extra woonruimte gecreëerd kan worden. Waarom wordt dit niet als voordeel gezien?

De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt dat meer steen niet goed is voor het klimaat in de stad. Dit leidt tot verwarming en meer bouwen is ook niet goed voor de luchtkwaliteit. Daarnaast hoeft het stationsgebied van de PvdD niet per se nog groter te groeien.

De heer Van Schie (VVD) zegt dat de fractie een paar kritische noten heeft. De VVD vindt het vreemd dat er 6000 m^2 extra gebouwd kan worden binnen het vastgestelde bouwvolume, zonder dat dit afbreuk doet aan andere elementen in het plan. Verder vraagt de VVD of de verkeersafwikkeling die nu geprognosticeerd wordt in dat gebied, ook past binnen de bebouwing die nu wordt voorgesteld en ook binnen de geluidswaarden en andere aspecten. Tot slot het parkeren. Is de parkeervoorziening die nu in dit plan wordt mogelijk gemaakt inclusief de 6000 m^2 extra woningbouw, volledig 'Raad van Stateproof'?

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat de PvdA blij is met de extra woningen. Deze dienen voor een brede doelgroep te zijn. Verder vraagt hij hoe het zit met de invulling in de betaalbaarheid van deze woningen en wat gedaan gaat worden met de extra 6000 m^2. De PvdA is benieuwd of er mogelijkheden zijn in het sociale segment. Vervolgens sluit de fractie qua groen aan bij de PvdD. Zal het kleine beetje groen dat er is in dit gebied, niet leiden onder de toevoeging van extra vierkante meters? Graag een reactie.

De heer Schipper (SP) constateert dat eigenlijk teruggegaan wordt naar het oude plan zoals dat ooit bedacht was. Verder zijn door anderen, onder andere door de VVD, interessante vragen gesteld waar de SP een antwoord op wil hebben.

Wethouder Everhardt dankt de commissie voor de positieve reactie op de woningtoevoeging in dit gebied. Vervolgens gaat hij in op de vraag van D66 over het autodeelconcept. De NS zet zich breed in voor flexibele vervoersopties en heeft 'businesscars' ontwikkeld. Achter de NS zitten weer ontwikkelaars en beleggers. Hij verwacht dat begin december zaken onherroepelijk zijn geworden. Daarna kan begonnen worden. Richting GroenLinks merkt hij op dat toetsing die heeft plaatsgevonden, plaatsgevonden heeft op het theoretisch-juridische kader conform de basiswetgeving. Er dient gekeken te worden of binnen die marges geopereerd blijft worden.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) ziet niet terug in de stukken dat de NS inzet op deelauto 's. Daarnaast vraagt zij zich af of de veiligheid wel op orde is. Is ook doorgerekend met de frequentie die wel over het spoor gaat?

Wethouder Everhardt antwoordt dat voor beide punten geldt dat de normen, het beleid en de kaders uit de wet geldend zijn. Hier wordt op getoetst. Er wordt voldaan aan de parkeernorm. Daarnaast is de NS gevraagd met de autodeelconcepten aan de slag te gaan. De NS heeft aangegeven dit te doen. Verder dient ervan uitgegaan te kunnen worden dat de wet de maximale vervoersbewegingen ook realiseert en dat hier niet overheen wordt gegaan. Er is geconstateerd dat de maximale vervoersbewegingen wel overschreden worden en dit is neergelegd bij het Rijk maar dit is geen formele toetsing geweest van dit stuk.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) vraagt of de wethouder de externe veiligheid kan garanderen.

Wethouder Everhardt antwoordt dat er niet gebouwd kan worden als de externe veiligheid niet gegarandeerd is. Tegelijkertijd dient in de praktijk gekeken te worden naar wat er feitelijk aan de hand is.

De heer Koning (D66) vraagt of het niet ook vooral een probleem en verantwoordelijkheid van het Rijk is als er teveel treinen met gevaarlijke stoffen rijden. Moet de gemeente hiervoor opdraaien doordat bepaalde woningbouwopgaven niet gerealiseerd kunnen worden?

Mevrouw Bollen (GroenLinks) vindt dat een terechte vraag en benadrukt dat er een stevige brief naar het Rijk is gegaan. Zij vindt dat ook naar de praktijk gekeken moet worden. Uit de beantwoording van de wethouder begrijpt zij dat dit ook gebeurt.

Wethouder Everhardt vervolgt zijn beantwoording. Er zal opgelet worden dat binnen de kaders wordt gebleven. Dan het flexibel maken. Het is uiteindelijk de investeerder die hiervoor kiest. Met betrekking tot de ornamenten geeft hij aan dat deze zoveel mogelijk ingepast zullen worden.

De heer Van der Zweth (PvdA) dacht dat nu nog richtlijnen meegegeven konden worden aan de investeerder.

Wethouder Everhardt geeft aan dat het bestemmingsplan bepaalt welke mogelijkheden er zijn en dat dit de investering is die kan worden gemaakt.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of de wethouder hier nog op wil sturen.

Wethouder Everhardt antwoordt dat hij een toevoeging van in ieder geval middeldure huur belangrijk vindt voor bijvoorbeeld eenpersoonshuishoudens. Vervolgens gaat hij in op vragen en opmerkingen van de CDA-fractie. Hij dankt voor de complimenten voor de verbeelding. Dan de vragen van Stadsbelang Utrecht. De partij vraagt te reflecteren op de geschiedenis. Sinds de jaren ’80 wordt al gekeken of aan het gebied rond Hoog Catherijne een andere ‘look’ en ‘feel’ gegeven kan worden. Een en ander hieromtrent is drie keer opgestart maar drie keer niet verder gekomen om verschillende redenen. Sinds 2000 is er een constructie gekozen waarbij apart met de belangrijkste stakeholders in contracten is gewerkt om afspraken meer bindend te maken. Hierbij hebben onderhandelingen plaatsgevonden en zijn rechten verkregen en gegeven. Er zijn ook ontwikkelrechten gegeven. De NS heeft in 2006 zijn handtekening eronder gezet waardoor nu een en ander geëffectueerd kan worden. Terugkijkend is het makkelijk oordelen over het contract. De keuze die toen is gemaakt voor contracten en uitvoeringscontracten, heeft ervoor gezorgd dat het gebied in ontwikkeling is gekomen. Dit is geen slechte zet geweest voor de stad. Vervolgens de vragen van de PvdD. Door te kiezen voor verdichting in de stad zelf, hoeft niet uitgebreid te worden aan de randen van de stad. Met betrekking tot groen merkt hij op dat het lastig is om langs de doorgaande fietsroute nog meer elementen groen aan te brengen. Er zijn wel binnentuinen op het Forum en er zal een groen dak gemaakt worden in het gebied. Dan de vragen van de VVD-fractie. Allereerst de vraag hoe het kan dat 6000 m^2 extra woningbouw toegevoegd kan worden. De verbeelding en de bouwenveloppen die inzichtelijk zijn gemaakt bij het eerste bestemmingsplan gingen uit van een volume dat gerealiseerd zou kunnen gaan worden. Dit volume is toen kleiner geworden vanwege marktontwikkelingen. Vervolgens hebben deskundigen zich gebogen over hoe een en ander eruit zou komen te zien als bepaalde volumes in de eerste fase neergezet zouden worden en in de tweede fase. Hierdoor ontstond een verschillend beeld waarbij werd gezegd dat eigenlijk teruggegaan moest worden naar de oorspronkelijke bouwenveloppen. Dit betekent dat het niet een verhaal is van inkrimping en uitbreiding. Binnen het totale volume is deze oplossing gekomen. Dan de verkeersafwikkeling. Hij begrijpt dat er zorgen zijn over of het verkeer qua volume beheersbaar is en of de doorrijroute naar de parkeergarage aan de andere kant van het spoor gegarandeerd is. Zijn antwoord daarop is dat beide gegarandeerd zijn. Tot slot de vraag of een en ander ‘Raad van Stateproof’ is. Hij kan geen honderd procent garantie geven maar doordat parkeerplekken op eigen terrein georganiseerd worden, verwacht hij wel dat een en ander ‘Raad van Stateproof’ zal zijn.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt wat voor percentage sociale huur de wethouder zou willen.

Wethouder Everhardt antwoordt dat deze discussie niet meer opengebroken kan worden maar dat er wel een ambitie is om sociale huur ook in toekomstige ontwikkelingen een plek te geven. Deze toezegging heeft hij ook gedaan richting het Smakkelaarsveld.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Koning (D66) geeft aan dat de fractie akkoord is en dat het een A-punt kan worden.

De heer Van Schie (VVD) merkt op met betrekking tot de verbeelding op dat als bouwvolumes in combinatie met een bestemmingsplan vastgesteld worden, dat een en ander dan met elkaar moet matchen. Nu is een en ander rommelig gegaan en dat ziet de VVD liever niet meer gebeuren. Verder twijfelt hij nog of het nodig is om de opties die opgehouden kunnen worden voor het Westplein, vastgelegd moeten worden in een motie. Aan de andere kant heeft de wethouder een stevige toezegging gedaan. Hij denkt dat dit agendapunt als A-punt naar de raad kan.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt wat de heer Van Waveren, mevrouw Freytag en de heer Bos betreft als A-punt naar de raad kan.

De heer Van Heuven (PvdD) denkt dat dit punt een A-punt kan worden.

De voorzitter constateert dat dit agendapunt wat de heer Poelarends betreft ook als A-punt naar de raad kan.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) hoopt ook dat het een A-punt kan worden. Verder had zij nog een vraag gesteld over geluid.

De heer Van der Zweth (PvdA) geeft aan dat dit agendapunt een A-punt kan worden.

De heer Schipper (SP) geeft aan dat dit agendapunt een A-punt kan worden met de kanttekening dat de externe veiligheid gegarandeerd moet zijn.

Wethouder Everhardt merkt op dat de trein een geluidsbron is. Hier is duidelijke wet- en regelgeving voor. Een andere geluidsbron is het Westpleinverkeer. De ambitie om dit verkeer te verminderen zal bijdragen aan een vermindering van het geluid. Verder zijn er nog andere geluidsbronnen in het gebied zoals installaties van de Jaarbeurs. De gemeente is met de Jaarbeurs in gesprek om hier naar te kijken. Tot slot zal in de tweede fase überhaupt gekeken worden naar een gezonde stedelijke omgeving. Hierbij gaat het ook om vermindering van geluid en het voorkomen van geluidsbronnen.

De heer Van Schie (VVD) constateert dat het verkeer bij het Westplein niet alleen verminderd zal worden maar dat het ook verlegd zal worden. Het komt dan dichterbij de bebouwing. Kan de wethouder toezeggen dat straks niet gezegd wordt dat 17.000 auto's niet kunnen bij het Westplein omdat er woningen staan?

Wethouder Everhardt antwoordt dat het niet kan zijn dat er geen weg aangelegd kan worden die de bereikbaarheid van de oude binnenstad garandeert. Het college staat voor de bereikbaarheid van de oude binnenstad.

De heer Van Schie (VVD) hoort niet van de wethouder dat de scenario's per definitie kunnen. Worden de mogelijkheden op het Westplein nu beperkt door deze woningbouwlocatie? Als dit zo is, dan zal de VVD niet instemmen.

Wethouder Everhardt antwoordt dat de mogelijkheden op het Westplein niet beperkt worden door de woningbouwlocatie.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) begrijpt dat alle opties open blijven. Dit agendapunt kan een A-punt worden.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt als A-punt naar de raad van 27 oktober gaat. Zij schorst de vergadering voor tien minuten.

17. Stand van zaken bestemmingsplan Noordgebouw (tussenuitspraak Raad van State) i.s.m. Stand van zaken bestemmingsplan Zuidgebouw (tussenuitspraak Raad van State)

De voorzitter constateert dat het college de commissie voorstelt om het bestemmingsplan vast te stellen. Het voorstel betreft een nadere toelichting met overwegingen om het hoogteaccent te handhaven op de geplande locatie. Het ingestelde beroep tegen het bestemmingsplan Zuidgebouw is ingetrokken en daarmee onherroepelijk geworden. De raadsleden zijn hierover geïnformeerd tijdens de technische bijeenkomst van 22 september jl. Tot slot wijst zij erop dat er een geheime bijlage bij het voorstel zit.

De heer Van Waveren (CDA) gaat in op het stuk dat aangepast moet worden over het Noordgebouw. De fractie kan de redenering van het college hieromtrent volgen. Hiermee is de discussie afgedekt en de onderbouwing gegeven. Ten aanzien van de plaatjes 1.8 en 1.7 merkt hij op dat hierop een gebouw te zien is op het Smakkelaarsveld dat wenselijk is en planologisch mogelijk, maar waar de Raad van State misschien iets van zou kunnen vinden. Misschien is het verstandig een en ander in de verbeelding anders weer te geven of er een opmerking bij te zetten. Verder denkt het CDA dat de flexibiliteit in parkeerbalans beter tot uitdrukking gebracht zou moeten worden.

De heer Van Corler (GroenLinks) vraagt of hij nu een pleidooi van het CDA hoort voor het verlagen van de parkeernormen. De tussenuitspraak van de Raad van State ging uit van het maximale dat in het bestemmingsplan mogelijk was plus tien procent erbij. Wil men in de bandbreedte dan goed uitkomen, dan dient de norm verlaagd te worden.

De heer Van Waveren (CDA) antwoordt dat verlaging van de parkeernormen niet de bedoeling is. Er dient in beeld gebracht te worden waar de risico's zitten. De onzekerheden dienen beter aan de voorkant in de planvorming meegenomen te worden. De parkeerbalans zou bijvoorbeeld de bandbreedtes aan kunnen geven.

De heer Van Schie (VVD) dankt het college voor de onderbouwing. Verder kan hij zich niet aan de indruk onttrekken dat de Raad van State wel naar het dictum van het amendement heeft gekeken en naar de overwegingen maar niet naar de notulen van de commissie- en raadsvergadering. Er wordt namelijk ernstig gesuggereerd dat bepaalde overwegingen een rol hebben gespeeld terwijl die voor de VVD-fractie geen rol hebben gespeeld. De fractie wil daar een paar dingen over zeggen. Destijds is bewust de hoogte van het Noordblok verlaagd in relatie tot het versmallen van de straat. De onderbouwing van de gevolgen van het Noordblok waren overigens al in beeld voor de bewoners toen het nog een hoger gebouw was. De primaire motivatie was dat een en ander beter was vanwege oriëntatie op maaiveld voor bezoekers van de OV-terminal. In commissie is destijds nadrukkelijk gesproken over de noodzaak om het hoogte-element niet nabij de OV-terminal te plaatsen. Hierop slaat de vijfde overweging bij het amendement. De raad heeft verder met het amendement besloten om de accenten in de uitwerking over te laten aan de ontwikkelaar en het college. Tot slot vraagt de VVD of de notulen van deze commissiebehandeling meegestuurd kunnen worden met de nadere onderbouwing.

De heer Koning (D66) deelt de uitleg van de heer Van Schie. Vervolgens geeft hij aan dat de fractie blij is met het reparatievoorstel van de wethouder. D66 kan daarmee instemmen.

De heer Schipper (SP) zegt dat de SP zich kan vinden in de duiding van de heer Van Schie. Dit agendapunt kan als A-punt naar de raad.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat het voor de bewoners jammer is dat de zichtlijnen worden weggenomen. De bewoners hebben helaas verkeerde informatie ontvangen van hun makelaar. Zij zijn hiervan de dupe. Misschien kan de projectontwikkelaar compenseren door bijvoorbeeld te helpen met een woningruil? Wil de wethouder zich hier hard voor maken? Graag een reactie.

De heer Van Corler (GroenLinks) zegt dat hij zich verwonderd heeft over de uitspraken van de Raad van State. Bijvoorbeeld met betrekking tot het maximale plus tien procent, voor de norm voor het parkeren. Verder kan de fractie zich vinden in het voorstel voor het Noordgebouw.

De heer Van Heuven (PvdD) zegt dat de PvdD-fractie zich afvraagt waarom erop deze plek, zo een groot gebouw moet komen. De PvdD is tegen dit bestemmingsplan.

Wethouder Everhardt ***zegt toe dat de notulen worden toegevoegd.*** Dan het plaatje bij 1.8 en 1.7. Hij geeft de juridische verklaring dat het oude bouwblok vigeert en onherroepelijk is en dat het hierom is dat er rekening mee gehouden moet worden. Dit is waarom een en ander verbeeld is als het verbeeld is. Hij wil er verder liever niet aan morrelen. Vervolgens het parkeren. Hij gaat geen uitspraken doen over hoe een rechter zaken interpreteert maar een en ander betekent nogal wat. De gemeente zal er zeker rekening mee moeten houden stadsbreed. Tot slot wijst hij richting de PvdA op de planschadeprocedure. Verder is er contact tussen de bewoners en de projectontwikkelaar en het is aan hen om eruit te komen.

De heer Van Waveren (CDA) dankt de wethouder voor zijn beantwoording. Dit agendapunt kan als A-punt naar de raad. Verder graag de toezegging dat de commissie geïnformeerd wordt over de opdracht die het college heeft weggezet.

Wethouder Everhardt antwoordt dat dit vanzelfsprekend is.

De heer Van Schie (VVD) merkt op dat de VVD het stedenbouwkundig een correcte invulling vindt dat er vanuit de richting van het Smakkelaarsveld een duidelijk herkenbaar element op hoogte is dat het begin van de Stationsstraat aanduidt.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt als A-punt naar de raad van 27 oktober kan. Wethouder Everhardt zal, met betrekking tot agendapunt 17, Stand van zaken bestemmingsplan Noordgebouw (tussenuitspraak Raad van State) i.s.m. Stand van zaken bestemmingsplan Zuidgebouw (tussenuitspraak Raad van State), bij de nadere onderbouwing ook de notulen van de raadsvergadering toevoegen betreffende het amendement 2013/A08. De notulen worden toegestuurd aan de Raad van State.

De heer Van Schie (VVD) merkt op dat het hem gaat om de notulen van deze commissievergadering.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Everhardt zal, met betrekking tot agendapunt 17, Stand van zaken bestemmingsplan Noordgebouw (tussenuitspraak Raad van State) i.s.m. Stand van zaken bestemmingsplan Zuidgebouw (tussenuitspraak Raad van State), bij de nadere onderbouwing ook de notulen van deze raadsvergadering toevoegen. Deze worden vervolgens toegestuurd aan de Raad van State.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt een A-punt wordt en naar de raadsvergadering van 27 oktober 2016 gaat. Zij schorst de vergadering om 23.25 uur.

Verslag van de openbare middagvergadering van de commissie Stad en Ruimte, gehouden op donderdag 13 oktober 2016 in de raadzaal te Utrecht

Aanwezig: de voorzitter mw. S. Bas (D66), de wethouder Volksgezondheid, Werk en inkomen, Jeugd en jeugdzorg, Stationsgebied, Juridische zaken, Wijken Leidsche Rijn en Noordoost, dhr. V. Everhardt, de wethouder Leidsche Rijn, Openbare Ruimte en Groen, Grondzaken, Erfgoed en Monumenten de heer Geldof, de wethouder Wonen, Prestatieafspraken Woonvisie, Bouwprojecten, Duurzaam bouwen, Transformatie leegstaande panden, Vastgoedaanbod, Sport, Vergunningen en regels, Dierenwelzijn, Wijk Zuidwest, dhr. P. Jansen, de leden, mw. M. Bollen (GroenLinks), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. B.J. Brussaard (CDA), dhr. M. Eggermont (SP), dhr. L. van Eijndhoven (VVD), mw. E. van Esch (PvdD), mw. R. Freytag (Student & Starter), dhr. D. Gilissen (VVD), dhr. B. Işik (PvdA), mw. A. Knip (D66), dhr. M. Koning (D66), mw. E. Ootes (Student & Starter), mw. B. Paardekooper (GroenLinks), dhr. A. Poelarends (ChristenUnie), dhr. L. Roodenburg (CDA), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. A. van Schie (VVD), mw. S. Schilderman (D66), dhr. T. Schipper (SP), dhr. M. Sienot (D66), mw. J. Tielen (VVD), mw. J. Uringa (ChristenUnie), dhr. S. de Vries (GroenLinks), dhr. S. van Waveren (CDA), dhr. T. Weistra (GroenLinks), dhr. P. Zwanenberg (GroenLinks), dhr. R. van der Zweth (PvdA), de commissiegriffier mw. E. Siegelaer.
Voorts zijn aanwezig enkele medewerkers en enkele toehoorders op de tribune.

Afwezig: er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag: mw. D. Muda.

INHOUD VAN DIT VERSLAG pagina

1. Opening en mededelingen 1
2. Raadsvoorstel Programmabegroting 2017 1

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering van de commissie Stad en Ruimte om 13.30 uur en heet iedereen welkom. Vanmiddag wordt de Programmabegroting besproken en een aantal daaraan gerelateerde stukken.

2. Raadsvoorstel Programmabegroting 2017

De voorzitter geeft een korte inleiding. De bespreking van de Programmabegroting 2017 vindt plaats op basis van de programma's die in de begroting zijn opgenomen. In de begroting staan in het algemeen de voorstellen van het college op het gebied van financiële en andere bijsturingsmaatregelen voor het komende jaar. Er is ook een meerjarenbegroting opgenomen voor de periode 2017 tot en met 2020. De definitieve besluitvorming over de voorstellen zal plaatsvinden in de raadsvergadering van 10 november 2016. De bespreking vindt plaats in één termijn en één dagdeel. Tot slot legt de voorzitter de spelregels van het debat nog eens uit. Zij concludeert dat er geen behoefte is om de geheime bijlage "Investeringsstaat Voorzieningen Leidsche Rijn" te bespreken. Vanmiddag worden besproken het Stationsgebied, vastgoed, stedelijke ontwikkeling (inclusief Leidsche Rijn), monumenten, openbare orde, openbare ruimte en groen. Zij geeft het woord aan de PvdA.

De heer Işik (PvdA) wijst erop dat wethouder Jansen er nog niet is.

De voorzitter vindt dat weliswaar een terechte opmerking, maar zij stelt voor dat hij toch gewoon begint met zijn bijdrage.

De heer Gilissen (VVD) vindt dat de wethouder op tijd aanwezig hoort te zijn en als er een goede reden is voor zijn afwezigheid, dan hoort hij die graag.

De voorzitter antwoordt dat eraan gewerkt wordt. Zij vraagt de heer Işik te beginnen met zijn inbreng.

De heer Işik (PvdA) begint met ruimtelijke strategie. De PvdA heeft altijd gepleit voor maatregelen om een tweedeling in de stad tegen te gaan. Het aantal inwoners in Utrecht groeit en ook het tekort aan sociale huurwoningen loopt op. Spreker vraagt welke concrete stappen het college gaat nemen om dit probleem op te lossen. De PvdA vindt dat daarvoor een actief grondbeleid nodig is. Spreker vraagt hoe het college daarover denkt. Ten tweede vraagt hij of het college bereid is om een inventarisatie te maken van bouwlocaties of gronden in eigendom van de gemeente en te onderzoeken op welke locaties sociale woningbouw gerealiseerd kan worden. Volgens de PvdA is er op het gebied van wonen sprake van een onacceptabele tweedeling. Spreker vraagt hoe het college die tweedeling wil tegengaan. De PvdA denkt dat een wijkaanpak op maat daaraan een bijdrage kan leveren. Spreker vraagt hoe het college daarover denkt. De PvdA vraagt tevens om een evaluatie van de regeling Krachtwijken die in 2017 wordt afgerond. De PvdA vindt dat een aanpak op maat in Utrecht noodzakelijk blijft. Spreker vraagt wanneer de toegezegde geactualiseerde Hoogbouwvisie naar de raad komt. Leidsche Rijn heeft het laagste percentage sociale huurwoningen, maar toch is daar het minimum percentage van 30% losgelaten. Spreker vraagt wat de ambitie van het college op dat punt is en wat het college denkt te doen aan het tekort. De eerste appartementen in Leidsche Rijn Centrum worden verkocht, maar de invulling van culturele voorzieningen blijft uit en daardoor dreigt er leegstand in het winkelcentrum. De PvdA roept het college op om het geld dat daarvoor gereserveerd is te besteden aan culturele voorzieningen in Leidsche Rijn en zo potentiële leegstand in Leidsche Rijn tegen te gaan.

De heer Gilissen (VVD) wijst erop dat nu eenmaal afgesproken is niet meer uit te gaan van een vast percentage sociale huurwoningen. Hij vraagt waarom de PvdA dat niet accepteert, terwijl het al tweeënhalf jaar goed gaat met de productie van de woningbouw.

De heer Işik (PvdA) vindt dat het tekort ingelopen moet worden, temeer omdat de wethouder erkent dat er een tekort is. De PvdA pleit nog steeds voor een basispercentage in Utrecht.

De heer Gilissen (VVD) brengt daar tegenin dat er geen probleem is en dat de markt zelf aanbiedt om in de vraag te voorzien. De PvdA zou beter kunnen gaan meedenken over verbeteringen, dan vast te houden aan het verleden.

De heer Işik (PvdA) is blij met de bewustwording dat er een tekort is aan sociale woningen.

De heer Schipper (SP) kan het pleidooi van de heer Işik wel volgen, maar denkt zelf dat inmiddels gebeurt wat de PvdA vraagt. Vorig jaar zijn de Woonvisie en de afspraken met de corporaties uitgebreid besproken. Het aantal sociale huurwoningen neemt eindelijk weer toe en ook door de markt wordt een percentage sociaal ingeruimd.

Mevrouw Schilderman (D66) sluit zich aan bij de woorden van de heer Schipper. De PvdA heeft 35 jaar lang de woonwethouders in Utrecht geleverd, maar het aantal sociale huurwoningen stijgt pas sinds die verdwenen zijn. Zij vraagt om een reactie van de heer Işik.

De heer Işik (PvdA) antwoordt dat de cijfers, maar ook de zorgen in de samenleving voor zichzelf spreken. Het tekort is een feit en er moeten meer sociale huurwoningen worden gebouwd. Hij is oprecht blij met het groeiend besef op dat punt.

De heer Schipper (SP) concludeert dat het beter was geweest als de PvdA in de afgelopen tien jaar geen 6000 woningen gesloopt had.

De heer Işik (PvdA) vindt het jammer dat de SP in het verleden leeft. Als de kwaliteit van de woningen slecht is, dan is slopen de enige oplossing, zeker als nieuwbouw goedkoper is.

De heer Gilissen (VVD) zou eerder het tegenovergestelde willen vragen, namelijk hoe de wethouder in de praktijk omgaat met de afspraak dat de markt het percentage sociale huurwoningen bepaalt.

De heer Işik (PvdA) antwoordt dat de PvdA niet alles aan de markt wil overlaten en vindt dat de overheid in dit geval een bijdrage moet leveren aan de oplossing van dit probleem.

Hij vervolgt zijn betoog met het onderwerp openbare ruimte. De openbare ruimte is het visitekaartje van de stad, maar vaak ligt er vuil rond de containers. De PvdA stelt daarom voor om de uitrol van de nieuwe inzameling tijdelijk te stoppen en eerst te kijken wat verbeterd kan worden. De PvdA heeft een aantal verbetervoorstellen:

- Is het mogelijk om probleemlocaties ’s morgens vroeg te controleren en waar nodig extra te vegen?
- Is het college bereid om steekproefsgewijs te controleren en te kijken of en hoe het gedrag van bewoners kan worden verbeterd?
- Is het college bereid om te onderzoeken of er een andere manier van werken mogelijk is om te voorkomen dat containers vol raken, zoals nu vaak het geval is?

De heer Sienot (D66) ziet al langer het probleem van de volle containers en vraagt aan de PvdA of het niet beter zou zijn om een compleet aanvalsplan voor de vijftien probleemlocaties op te zetten, waarbij aandacht wordt besteed aan zowel organisatorische als technische oplossingen, maar ook aan gedragsverbetering.

De heer Işik (PvdA) pleit voor een time-out om de problemen op te lossen, alvorens verder te gaan met de uitrol. Tot slot vraagt spreker aandacht voor mensen die niet in staat zijn, om welke reden dan ook, om zelf hun Kliko-vuilcontainer of vuilniszak buiten te brengen. Spreker vraagt of het college bereid is om op basis van een goede inventarisatie te onderzoeken of hulp aan die mensen geboden kan worden.

De voorzitter geeft het woord aan D66.

De heer Koning (D66) zal aandacht besteden aan het Stationsgebied, stedelijke ontwikkeling, monumenten, openbare ruimte en groen.
In het Stationsgebied gebeurt meer dan ooit en het stadsbestuur zal in 2017 voor belangrijke keuzes gesteld worden, bijvoorbeeld in de structuurvisie Tweede Fase Stationsgebied. D66 is blij met de brede raadpleging met behulp van het Stadslab en het Stadsgesprek dat op 24 september 2016 plaatsvond. Hoewel alle werkzaamheden tot mooie dingen zullen leiden, ondervinden met name fietsers daarvan grote overlast. D66 roept het college op om hieraan blijvend aandacht te besteden. D66 zet consequent in op een fijnmazig fietsnetwerk in de eindsituatie.
Het is voor D66 onduidelijk waarom de markt nog steeds niet ingaat op het plot Jaarbeurspleingebouw. Spreker vraagt waarom het de beoogde ontwikkelaar niet gelukt is om voldoende huurders te vinden. Een aantal partijen in deze raad, waaronder D66, hecht aan meer duurzaamheid in de kaders. Spreker vraagt hoe het college denkt over de bestaande randvoorwaarden voor het plot Jaarbeurspleingebouw. De ontwikkelgroep Lombok wil graag meedenken over de tijdelijke maatregelen voor het Westplein. Spreker vraagt of daarvoor al plannen zijn gemaakt of dat eerst de structuurvisie Tweede Fase Stationsgebied vastgesteld moet worden.

De heer Van Schie (VVD) denkt dat het verkeerssysteem verder ontwikkeld moet zijn, voordat er een rijbaan weggehaald kan worden op het Westplein. Hij vraagt om de visie van D66. Wat de VVD betreft is het een randvoorwaarde.

De heer Koning (D66) antwoordt dat voor D66 een goede verkeersoplossing vooropstaat. D66 begrijpt dat eerst de structuurvisie vastgesteld moet zijn, maar zou toch het liefst zo snel mogelijk (tijdelijke) maatregelen willen nemen.
D66 ziet prachtige kansen voor het Daalsepark, omdat het autoverkeer afneemt en het park een soort toegangspoort is tot de Amsterdamsestraatweg. D66 pleit ervoor om van het park een sterke groene verbinding te maken tussen de Daalsetunnel, het Westplein, Leidsche Rijn en de teruggekomen singel. Het college is van plan om eind 2016 met een voorstel voor dit gebeid naar de raad te komen. Spreker pleit voor een goede samenwerking met de initiatiefnemers aldaar.

De heer Işik (PvdA) wijst erop dat deze locatie bedoeld is voor woningbouw. Hij vraagt hoe D66 denkt de grondwaardedaling te financieren als er geen woningen komen.

De heer Koning (D66) beaamt dat er woningbouw gepland staat. De initiatiefnemers houden daar volgens hem rekening mee. D66 vraagt het college om daarover in gesprek te gaan.

Het definitieve ontwerp Vredenburgplein is een belangrijke stap naar de voltooiing van het oostelijk deel van het Stationsgebied. Spreker vraagt of de wethouder kan toezeggen dat hij er alles aan zal doen om begin 2017 met dat ontwerp te komen.
Tot slot vraagt hij wat de stand van zaken is van het Smakkelaarsveld. De raad is nog niet geïnformeerd over het vervolg van deze ontwikkelopgave. Misschien is een internationale prijsvraag voor stedenbouwkundigen een goed idee.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Schilderman van D66.

Mevrouw Schilderman (D66) gaat in op het onderwerp stedelijke ontwikkeling. De grootste uitdaging is zonder twijfel het tekort aan betaalbare huurwoningen (huurprijs tussen de 700 en 900 euro). D66 zou een vervolg willen zien op het Bidbook Middeldure Huur, omdat de vraag naar betaalbare huurwoningen in het vrije segment onverminderd hoog blijft. In de komende vijf jaar komen er 1000 woningen per jaar bij in dit segment, terwijl er in totaal 5000 woningen bijkomen. Vanaf 2019 staat er zelfs helemaal niets in de planning. D66 daagt de wethouder uit om 2000 betaalbare huurwoningen per jaar te realiseren. Verschillende beleggers willen wel investeren, maar hebben hulp nodig bij het vinden van geschikte locaties. D66 vraagt of het college bereid is om een investeringsconvenant af te sluiten met ontwikkelaars. Hele grote gebieden, maar ook kleinere worden klaargestoomd voor ontwikkeling. De meest voor de hand liggende locaties raken zo langzamerhand op. D66 heeft niet de indruk dat er al zicht is op nieuwe locaties. Amsterdam kent op dat punt Koers 2025. Utrecht heeft enkele jaren geleden iets vergelijkbaars gedaan met de A12-zone. D66 vraagt of het college bereid is om een inventarisatie te maken en deze bij de Voorjaarsnota 2017 voor te leggen aan de raad.

De heer Gilissen (VVD) zou liever geen energie verspillen, maar nu alle inzet te richten op de gebieden die nu ontwikkeld worden. Hij vraagt of mevrouw Schilderman het met hem eens is.

Mevrouw Schilderman (D66) is het met hem eens dat de huidige ontwikkelingen prioriteit hebben, maar zij is ervan overtuigd dat er ook ruimte is om nieuwe plannen en nieuwe ideeën alvast in de week te leggen.

De heer Gilissen (VVD) is bang dat het daarvoor zowel aan tijd als geld ontbreekt. Hij vraagt of mevrouw Schilderman voor het hier en nu kiest, als dat zo zou blijken te zijn.

Mevrouw Schilderman (D66) is het niet eens met zijn opvatting dat er geen ruimte is, maar mocht er absoluut geen ruimte zijn, dan zouden de huidige locaties voorgaan.
D66 zou het logisch vinden om te gaan werken met Gebiedsateliers bij grote nieuwe ontwikkelingen, want de organisatie moet wortelen in het gebied, bereikbaar zijn en samen met de stad kunnen werken op een permanente fysieke locatie. Spreekster vraagt of het college hiermee al aan de slag is gegaan. De nieuwe locaties zijn wat D66 betreft niet alleen voor corporaties en ontwikkelaars, maar juist voor de stad zelf. D66 zou graag meer actie zien op het gebied van zelfbouw, waarvoor slechts een bescheiden ambitie is geformuleerd, die bovendien niet gehaald wordt. Spreekster vraagt wat de belemmeringen zijn en of en hoe de gemeente die kan wegnemen.
Tot slot noemt spreekster een aantal locaties waar D66 meer zou willen. Het aandeel sociale huisvesting wordt genoemd als een van de factoren die een bijdrage zouden kunnen leveren aan de versnellingsplannen voor Overvecht, maar het college heeft dat niet verder onderzocht. Spreekster vraagt wat de ambities zijn van het college op dit gebied.

De heer Işik (PvdA) vraagt hoe D66 denkt over de uitspraak van wethouder Everhardt dat hij graag meer sociale huurwoningen zou willen.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt dat buiten kijf staat dat er hard gewerkt wordt aan de uitbreiding van de sociale huisvesting.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Knip, de volgende spreekster namens D66.

Mevrouw Knip (D66) betoogt dat het behoud en de ontwikkeling van het erfgoed een belangrijke factor is voor de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van de stad. D66 is blij met de koers van het college, hoewel aan het publieksbereik en de samenwerking nog wel iets te verbeteren valt. Alleen al vanuit toeristisch oogpunt laat de gemeente vele kansen onbenut. Spreekster noemt het mooi dat door

middel van steekproeven wordt geïnventariseerd wat de bouwtechnische staat van het gemeentelijke monumentenbestand is. Zij vraagt of dat betekent dat de bouwkundige staat nu niet voldoende bekend is. Zij vraagt om een toelichting van de wethouder. Utrecht bouwt voort op een lang verleden en daarom zou D66 graag de expertise van de afdeling Erfgoed terugzien bij de stedelijke ontwikkeling, bij gebiedsontwikkeling en bij het nadenken over de toekomst van de stad.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Sienot, ook van D66.

De heer Sienot (D66) spitst zijn bijdrage toe op drie hartenkreten uit de stad en drie verzoeken om hardnekkige problemen aan te pakken.
Hij pleit, net als de heer Işik, voor het oplossen van de problemen met de overvolle afvalcontainers. Wat hem betreft moet de oplossing niet alleen gezocht worden in technische en organisatorische aanpassingen, maar zeker ook in gedragsverandering. Hij vraagt of de wethouder bereid is toe te zeggen dit probleem aan te pakken.

De heer Eggermont (SP) vraagt of D66 zeker weet of het wel altijd gaat om overvolle containers of dat bijvoorbeeld het pasjessysteem voor problemen zorgt.

De heer Sienot (D66) weet dat het om specifieke problemen gaat bij een beperkt aantal locaties. D66 heeft sowieso bedenkingen bij de pasjes. In het kader van de privacy wordt daar al aandacht aan besteed.
Zijn tweede hartenkreet heeft betrekking op de dreigende verloedering van Lunetten. D66 verwacht van het college een aanvalsplan om de verloedering een halt toe te roepen. D66 stelt voor om de bewoners een budget te geven voor een eigen plan van aanpak. Spreker vraagt een toezegging op dit punt.
Zijn derde hartenkreet gaat over de introductie van het nieuwe inzamelen. Hij hoort overal dezelfde klachten en dat betreurt hij ontzettend. Ook voor dit probleem verwacht D66 een aanvalsplan van het college. Spreker vraagt om een toezegging op dit punt.

De heer Van Waveren (CDA) wijst erop dat Lunetten juist een van de wijken is waar geëxperimenteerd wordt met een buurtbudget, zodat de bewoners zelf hun prioriteiten kunnen aangeven. Hij vraagt of het de bedoeling is daar een tweede budget naast te zetten.

De heer Sienot (D66) denkt dat die elkaar niet bijten en dat ze prima naast elkaar kunnen functioneren.
Hij vervolgt zijn betoog. D66 stelt voor dat de gemeente bij het introduceren van het nieuwe inzamelen gebruikmaakt van gebruikers die wel enthousiast zijn, omdat een eerlijk verhaal van een buurtgenoot meer effect sorteert dan een brief van de gemeente.

De voorzitter geeft het woord aan het CDA, te beginnen met de heer Brussaard.

De heer Brussaard (CDA) zal ingaan op de onderwerpen ruimtelijke ordening, Leidsche Rijn, vastgoed, monumenten en archeologie en zijn collega, de heer Van Waveren, op openbare ruimte en het Stationsgebied.
Vooruitlopend op de behandeling van nieuwe Ruimtelijke Strategie gaat spreker in op de kernpunten voor het CDA. Voor de door het college gewenste groei van de stad zullen meer voorzieningen nodig zijn, terwijl Utrecht in verschillende wijken nu al achterloopt met het voorzieningenniveau (sportvelden en schoolgebouwen). Het CDA pleit ervoor dat het college eerst de achterstand inloopt, voordat groei als doel wordt vastgesteld. Mevrouw Metaal heeft eerder al geïnformeerd naar de publiekstrekker voor Leidsche Rijn Centrum en spreker hoort graag hoeveel procent van de winkels verhuurd is en of het vullen van de winkels daarmee op schema ligt. Het CDA wordt graag bijgepraat tijdens de raadsinformatieavond die binnenkort onder ander door het CDA wordt georganiseerd. De groei van de stad vraagt ook om meer woningen, vooral sociale huurwoningen en woningen in de prijsklasse tussen 700 en 900 euro. Het is niet de bedoeling dat de prijs van middeldure huizen kort na oplevering stijgt naar het hoge segment. Het CDA vindt het belangrijk dat daarover goede afspraken worden gemaakt met beleggers en dat die daar ook aan gehouden worden. Hij weet dat de heer Zwanenberg daarop ook zal ingaan naar aanleiding van mondelinge vragen van GroenLinks, PvdA en CDA. Het CDA vraagt ook aandacht voor voorzieningen en voldoende woningen voor gezinnen. Het is belangrijk dat gezinnen niet wegtrekken uit de stad. Het CDA vindt een hogere dichtheid geen bezwaar, mits de leefbaarheid gewaarborgd blijft. Bij blijvende groei zullen ook heilige huisjes moeten sneuvelen.

Wellicht moet polder Rijnenburg worden opgeofferd voor woningbouw of moeten er meer huizen gesloopt worden om plaats te maken voor hoogbouw. Het CDA is blij met de inzet van het college op seniorenhuisvesting, hoewel er werk aan de winkel blijft.
Spreker vervolgt zijn betoog met een aantal onderwerpen uit de portefeuille van wethouder Geldof. Samen met zijn collega's Roodenburg en Van Eijndhoven heeft hij de wethouder gevraagd om een voorstel te doen voor woningen die op erfpacht staan van voor 1989. Hij vraagt wanneer de raad het voorstel tegemoet kan zien. Het CDA is blij dat er eindelijk een conceptvoorstel Kerkenvisie ligt.
Op 24 november 2016 zal een raadsinformatieavond plaatsvinden over dit onderwerp. Daarna zal de visie behandeld worden in de commissie. Het CDA heeft verschillende keren opgeroepen om het erfgoed in Leidsche Rijn beter zichtbaar te maken. De wethouder heeft overlegd met Rijkswaterstaat over zogenaamde bruine borden langs de snelweg, maar dat bleek afhankelijk van gesprekken om de Limes werelderfgoed te maken. Spreker vraagt om een update.

De heer Van Waveren (CDA) begint met het Stationsgebied. Hij vraagt of de wethouder voor de inspraak kan aangeven welke punten afwijken van de opdracht van de raad en hoe het college daarmee omgaat. Het CDA ziet bijvoorbeeld op Twitter heel veel leuke communicatie over wat er allemaal gebeurt in het Stationsgebied, maar spreker mist het overzicht door de tijd heen. Hij roept de wethouder op om komend jaar op meer plekken te communiceren op de manier van het plaatje over de stadscorridor, omdat daarop goed te zien is dat de hoofdlijnen intact zijn gebleven en dat daar alleen om verstandige redenen van afgeweken is.
Spreker vervolgt zijn betoog met het onderwerp openbare ruimte. Hij bedankt de wethouder voor de informatie. Hij krijgt nog slecht vat op de prioritering van het onderhoud van de openbare ruimte. Het CDA pleit ervoor om daarop strakker te sturen en als volgt te prioriteren: ten eerste een combinatie met verkeersveiligheid, ten tweede een combinatie met ouderenwoningen en ten derde met onderhoud en veiligheid op een aantal hotspots.

De heer Van Schie (VVD) vraagt wat het CDA zelf wil veranderen aan het Stationsgebied.

De heer Van Waveren (CDA) heeft zich vooral gericht op de communicatie over de lopende projecten. Hij vindt dat goed uitgelegd moet worden wat er besloten is en wat er moet gebeuren. De stappen die genomen worden in de tweede fase zijn mogelijk nog ingrijpender en het lijkt hem daarom goed dat de wethouder zijn plannen met de raad bespreekt, voordat hij daarmee de stad ingaat. Hij hoopt dat de heer Van Schie dat met hem eens is.

De heer Koning (D66) brengt daar tegenin dat de raad geïnformeerd is aan de hand van keuzedocumenten. Het CDA had die kunnen agenderen voor een commissievergadering. Spreker vraagt waarom het CDA dat niet gedaan heeft. Het lijkt hem overigens ook goed om de wethouder om een tussentijdse rapportage te vragen, zodat de raad er nog over kan spreken.

De heer Van Waveren (CDA) heeft precies dat bedoeld te vragen. Spreker heeft de keuzedocumenten bewust niet geagendeerd om het participatieproces met de bewoners niet te verstoren. Hij legt de verantwoordelijkheid bij het college, met het verzoek om de raad op de hoogte te stellen als er te ver wordt afgeweken van de oorspronkelijke afspraken.

De voorzitter geeft het woord aan GroenLinks, te beginnen met mevrouw Paardekooper.

Mevrouw Paardekooper (GroenLinks) gaat in op groen en openbare ruimte. In de krant staat dat de wethouder heeft gezegd: "Wij gaan strijden voor elke boom." Het ging daarbij over de monumentale bomen op de Werf die na de restauratie in slechte staat blijken te zijn. GroenLinks zal de brief van de wethouder daarover agenderen en wil graag meedenken over een second opinion.
De raad heeft gesproken over het Plan Watertaken, maar pas bij het volgende plan zal gekeken worden of het tarief verder omlaag kan. De schulden zullen in 2021 zijn afgelost en de wethouder stelt voor om in het Plan Watertaken 2020-2023 te bezien of het wenselijk is om het tarief verder te verlagen, of om het vrijvallend budget te sparen voor vervangingskosten. Speekster vraagt de wethouder om daarbij een cijfermatig onderbouwde analyse te maken van verwachte kosten voor maatregelen met betrekking tot klimaatadaptatie, zoals bescherming tegen hoge waterstanden. Hoeveel toename van water wordt er verwacht, hoe kan dat op natuurlijke wijze verwerkt worden en met welke middelen? Spreekster vraagt om een toezegging op dit punt.
Met betrekking tot het Daalsepark kan spreekster zich helemaal aansluiten bij de vraag van D66. De eerste tekeningen liggen bij de ambtenaren, maar er is nog geen reservering opgenomen in de

begroting, terwijl een verdergaand participatief proces waarschijnlijk meer kost dan het Initiatievenfonds kan betalen. Spreekster vraagt of er budget beschikbaar is en of de wethouder daarop nader wil ingaan in de toegezegde brief.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Bollen van GroenLinks.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) sluit zich om te beginnen aan bij de wijze woorden van het CDA en D66 over het Stationsgebied. Zij spreekt haar waardering uit voor de manier waarop bewoners en raad worden betrokken bij de ontwikkeling van de tweede fase. GroenLinks mist echter wel aandacht voor geluid. Spreekster vraagt de wethouder of vanaf nu het verbeteren van de geluidskwaliteit meegenomen kan worden. Zij vraagt om een toezegging daarop.
Vervolgens laat zij een aantal foto's zien die voor zich spreken. Ten eerste een foto van het Stadsplateau. Eerder heeft GroenLinks om meer groen gevraagd. Spreekster vraagt aan de wethouder hoe het daarmee staat. Vervolgens laat zij foto's zien van een stationsperron en het stationsgebouw, die volgens haar bepaald niet het beeld laten zien van de kwaliteit die je in Nederland verwacht van een belangrijk OV-knooppunt. Zij vraagt of de wethouder bereid is om met NS Vastgoed in gesprek te gaan over verbetering van de kwaliteit. Er ligt onder het Forum een gloednieuw busstation, maar ook daar is een slechte afwerking en vervuiling te zien. Spreekster zou graag de toezegging krijgen dat de wethouder aandacht zal besteden aan de kwaliteit en de leefbaarheid onder het Forum. De laatste foto laat de overkluizing bij de Catharijnesingel zien die nog in aanbouw is. Spreekster hoopt dat de wethouder haar kan geruststellen door haar te verzekeren dat dit een prachtige overkluizing wordt met aandacht voor leefbaarheid en kwaliteit.
GroenLinks heeft eerder aandacht gevraagd voor het energievraagstuk in relatie tot het woning-hotelcomplex Amrâth. Spreekster is zeer tevreden over het feit dat toch gebruikgemaakt kan worden van de warmte-koude-installatie van de Jaarbeurs. Zij vraagt of de wethouder kan toezeggen dat hij alles in het werk zal stellen om de fysiek aanwezige WKO-capaciteit optimaal te benutten en de raad daarover voor het vaststellen van de structuurvisie te informeren.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Weistra, ook van GroenLinks.

De heer Weistra (GroenLinks) gaat in op het onderwerp vastgoed. Hij bedankt de wethouder voor zijn brief over de financiële spelregels bij het verduurzamen van Utrechts vastgoed. De interne rekenrente moet vanaf 2018 marktconform worden en zal dan zeer waarschijnlijk verlaagd moeten worden. Spreker vraagt wat dit betekent voor de onrendabele top en wat de consequenties zijn als de gemeente er nu al rekening mee gaat houden bij nieuwe investeringsbesluiten. De commissie inventariseert op dit moment waarover in het MPUV gerapporteerd zou moeten worden. GroenLinks zou graag de duurzaamheidsprestaties, maar in elk geval de energieprestatie, per gebouw in kaart gebracht zien. De analyse van buurthuis De Leeuw in de brief geeft aan dat er veel meer mogelijk is op dat gebied dan nu gebeurt. GroenLinks zou graag de voortgang daarvan kunnen volgen. Dit is in lijn met motie 74 uit 2015 en zou staand beleid moeten zijn. Spreker verwacht hierop een toezegging van de wethouder.

De heer Sienot (D66) brengt in herinnering dat bij de voorjaarsnota ook een motie is aangenomen over het plaatsen van zonnepanelen op gemeentedaken, ook als daarvoor geen SE-subsidie beschikbaar is. Spreker vraagt wat GroenLinks vindt van het antwoord daarop van de wethouder in zijn recente brief.

De heer Weistra (GroenLinks) stelt voor om deze brief te agenderen voor een raadsinformatieavond. Hij denkt dat er veel meer mogelijk is en zou dat eerst willen bespreken met experts.
Tot slot gaat hij in op de verduurzaming van het stadhuis. Gezien de monumentale status van het gebouw verwacht hij dat daarvoor niet alleen maatwerk, maar ook veel doorzettingsvermogen nodig zal zijn. Hij stelt voor de best practices die daarbij ontwikkeld zullen worden, beschikbaar te stellen aan alle Utrechters met monumentale panden. Hij vraagt om een toezegging van de wethouder.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Zwanenberg, de laatste spreker namens GroenLinks.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) denkt dat het college terecht kiest om te gaan verdichten om de groei van het aantal inwoners aan te kunnen. Dat zal uiteraard aan de orde komen bij de behandeling van de nieuwe Ruimtelijke Strategie, maar GroenLinks sluit nu alvast aan bij het voorstel van D66 om te werken met gebiedsateliers. De populariteit van Utrecht is mooi, maar als gevolg daarvan staat de

Utrechtse woningmarkt (koop, sociale huur en huur) wel onder hoogspanning. Het Planbureau voor de Leefomgeving waarschuwt voor de toenemende tweedeling in de stad. Mensen met minder geld worden steeds verder naar de randen van de stad geduwd. Als zij uiteindelijk uit de stad verdreven worden, is (cynisch gezegd) de segregatie opgelost, maar dat is natuurlijk niet de bedoeling. GroenLinks vindt dat daarom de verkoop van sociale huurwoningen in populaire wijken moet stoppen, het liefst meteen, maar anders uiterlijk in maart 2018.

De heer Işik (PvdA) denkt dat elke wijk in Utrecht populair is om te wonen. Hij vraagt of GroenLinks in elke wijk wil stoppen met de verkoop van sociale huurwoningen.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) antwoordt zoals altijd dat GroenLinks vindt dat er wel huizen verkocht kunnen worden in wijken als Overvecht en Kanaleneiland.
GroenLinks maakt zich niet alleen zorgen over sociale huur, maar ook over middeldure huur, omdat het risico bestaat dat met één huurverhoging van 4% een deel van de woningen direct in het hoge segment terechtkomen. Daarom vraagt spreker aan de wethouder hoe de prijsontwikkeling van deze huizen gemonitord wordt en hoe ervoor gezorgd kan worden dat die huur niet boven de 900 euro stijgt. In relatie hiermee informeert hij naar de plannen voor de oude bakkerij in Zijdebalen. GroenLinks hoopt op een (deels) openbare functie.
Spreker pleit ervoor om ook eens naar het water te kijken op zoek naar plekken die geschikt zijn voor inbreiding. Utrecht heeft 300 ligplaatsen, maar er wordt nooit gekeken naar de mogelijkheden tot uitbreiding. GroenLinks pleit ervoor om te inventariseren waar ligplaatsen toegevoegd kunnen worden met ecologische oevers, speelse woonboten en ruimte voor historisch drijvend erfgoed. Schoon Schip in Amsterdam, gestart als CPO, is een mooi voorbeeld. GroenLinks zou een dergelijk project graag in Utrecht zien op de Vecht waar nu nog 30 voormalige prostitutieboten liggen. Wat GroenLinks betreft een buitenkans. Spreker vraagt het college te overleggen met het waterschap of deze ligplaatsen behouden kunnen worden voor de stad. GroenLinks overweegt om op dit punt een motie in te dienen. Tot slot stelt hij voor om bij bouwplannen geluidsnormen niet achteraf te toetsen, maar om deze vanaf het begin mee te nemen bij een bouw- of gebiedsontwikkeling. Hij vraagt om een reactie van de wethouder.

De voorzitter geeft het woord aan Stadsbelang Utrecht, de heer Bos.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) denkt dat genoegzaam bekend is dat zijn partij staat voor simpel, duidelijk en Utrechts, en zich sterk maakt voor een zuinige overheid, waarbij zorg voor elkaar centraal staat en een overheid die helder en duidelijk communiceert. Aan de hand van deze drie thema's beoordeelt Stadsbelang Utrecht de begrotingen, jaarverslagen en voorstellen. Dit keer komt spreker met voorstellen om te komen tot een kleinere, doelmatige overheid, te werken aan schuldenreductie en investeringskracht om toekomstige groei te faciliteren. De gemeente heeft grond en gebouwen in bezit, wat spreker betreft alleen om ontwikkelingen mogelijk te maken en scholen, sportverenigingen en publieke functies te kunnen huisvesten en wegen, straten en perken te kunnen aanleggen. Een van de regels voor de verkoop van gemeentelijke gebouwen, is dat de verkoop meer dan 25 keer de nettohuur moet opleveren. Deze berekening staat in directe relatie tot de huidige interne rentevoet van 4%. Een gedeelte van de opbrengst van gebouwen wordt gebruikt om het jaarlijkse huurverlies van de afdeling Vastgoed en Verkoop te dekken. Stadsbelang Utrecht wil af van die beperkingen omdat de verkoop daardoor erg lastig wordt. Stadsbelang Utrecht wil tevens af van de interne rentevoetbepaling, omdat een eventuele rentedaling verkoop nog moeilijker maakt. Spreker vraagt wat het standpunt van het college in dezen is.
Het exploiteren van parkeergarages hoort wat Stadsbelang Utrecht betreft thuis bij marktpartijen. Daarom pleit spreker voor het zo snel mogelijk afstoten van parkeergarages. Een sluitende businesscase bevordert de verkoopprijs en zou er dus bij geleverd moeten worden. Spreker vraagt aan de wethouder Vastgoed of hij het met Stadsbelang Utrecht eens is dat gemeentelijke parkeergarages verkocht kunnen worden als de businesscase goed is. En zo nee, waarom niet? Hetzelfde verhaal geldt voor gemeentelijke gebouwen die verhuurd worden aan commerciële en maatschappelijke partijen. En daarom pleit spreker ervoor om ook die zo snel mogelijk af te stoten. Omdat de huren vaak laag zijn, pleit spreker ervoor om de huren op te trekken naar marktniveau zodra dat kan en een huurkorting te geven aan de huurders. Op die manier worden deze gebouwen interessante assets om te verkopen. Spreker vraagt of het college ook vindt dat deze gebouwen verkocht kunnen worden als de businesscase goed is. En zo nee, waarom niet? Tot slot vindt spreker ook het huisvesten van maatschappelijke partijen in het stadhuis geen taak van de gemeente. Hij pleit voor het bouwkundig en juridisch splitsen van het publiek toegankelijke deel van het stadhuis. Het

verhuurde deel kan worden afgestoten. Spreker vraagt of de wethouder het met Stadsbelang Utrecht eens is. En zo nee, waarom niet?

De voorzitter geeft het woord aan de VVD, de heer Van Eijndhoven.

De heer Van Eijndhoven (VVD) begint met het tekort van 4,7 miljoen euro incidenteel op vastgoed, waarvan hij vreest dat het structureel wordt. Hij vindt de suggesties van Stadsbelang Utrecht interessant, maar hij zou eerder pleiten voor een second opinion op dit gebied. Hij vindt overigens ook dat de raad de hand in eigen boezem zou moeten steken en het college de tijd zou moeten gunnen om de zaak op orde te brengen. Voor de VVD is de Domtoren het icoon van de stad. De VVD is blij met het geld voor inspectie, maar er is nog geen rekening gehouden met maatregelen die daarna nodig zullen zijn. In de wetenschap dat Utrecht nog vier historische kerken in bezit heeft, stelt de VVD voor om 1 miljoen euro per jaar te reserveren. Hij vraagt om een reactie van de wethouder op dit punt.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) wijst erop dat er zonder goed beheerplan geen voorziening kan worden gerealiseerd. Er wordt gewerkt aan een beheerplan en daarop zal de raad dus moeten wachten.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt waar die 1 miljoen euro per jaar vandaan moet komen volgens de VVD.

De heer Van Eijndhoven (VVD) vindt dat weliswaar een goede vraag, maar laat de beantwoording daarvan aan het college.

Mevrouw Schilderman (D66) vindt het antwoordt van de heer Van Eijndhoven te gemakkelijk en vraagt waar de VVD zelf aan denkt.

De heer Van Eijndhoven (VVD) antwoordt dat de Domtoren hoe dan ook zo snel mogelijk onder handen genomen moet worden. Wat hem betreft moet er dus gewoon geld voor komen.

Mevrouw Schilderman (D66) begrijpt dat het ‘moet’ van de VVD, maar dat is geen antwoord op de vraag waar het geld vandaan moet komen.

De heer Schipper (SP) vraagt zich bovendien af wanneer de gemeente voldoende geld zal hebben voor deze klus met een reservering van 1 miljoen euro per jaar.

De heer Van Eijndhoven (VVD) weet ook dat het benodigde bedrag veel hoger zal zijn, maar hij ziet ook geen mogelijkheid om in een jaar een veel hoger bedrag vrij te maken. Het is een aanzet, maar zeker nog geen oplossing.
De openbare ruimte moet technisch op orde zijn, maar mensen moeten er zich ook veilig voelen. Om energie te besparen wordt op sommige plekken de verlichting uitgedaan. De VVD vraagt om een inventarisatie van slecht verlichte plekken die als onveilig worden ervaren. Spreker stelt voor om daartoe een ‘meldpunt slecht verlichte plekken’ in het leven te roepen.

Mevrouw Paardekooper (GroenLinks) zou daar een inventarisatie aan toe willen voegen van plekken waar volgens de bewoners de verlichting uit kan.

De heer Van Eijndhoven (VVD) antwoordt dat de insteek van de VVD zich richt op sociale onveiligheid. Hij vervolgt zijn betoog. Hij is blij met de kwaliteitsimpuls voor Overvecht, maar in aanvulling daarop stelt hij voor om fitnessapparaten te plaatsen in de openbare ruimte. Hij vraagt of daarvoor ruimte is in de kwaliteitsimpuls.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Van Schie, ook voor de VVD.

De heer Van Schie (VVD) steunt vanuit de portefeuille erfgoed het pleidooi om de Domtoren goed op orde te houden en bedankt zijn college voor zijn aanzet daartoe. De VVD is blij dat er heel veel in ontwikkeling is aan de oostkant van het Stationsgebied. De VVD sluit zich aan bij de vragen van het CDA over een betere communicatie over wat er gaat gebeuren, wat er komt, waarom en hoelang het nog duurt. De weg vinden in het Stationsgebied is lastig en daarom vraagt spreker wederom en nadrukkelijk aandacht voor de bewegwijzering naar de busterminal en de taxi’s. De VVD ergert zich

aan de welstandsvoorschriften voor het Stationsgebied. Ral 7016 (treurig grijs) is de dwingende norm in het Stationsgebied. Spreker pleit ervoor om de architecten meer ruimte te geven om iets moois te maken van het gebied. De VVD zal bij de tweede fase aandringen op kwaliteit in het gebied. Spreker vraagt wat de ontwikkelstrategie is voor het plot Paardenveld en welke invulling het college aan deze plek wil geven. Spreker sluit zich aan bij de vragen van D66 over het park aan de overkant.

De heer Koning (D66) kan zich voorstellen dat het nodig is dat welstand een rol speelt in het Stationsgebied, maar hij beaamt ook dat het de ontwikkeling van iconische architectuur in de weg kan staan. Hij pleit ervoor om in het kader van de tweede fase van het Stationsgebied eens kritisch te kijken naar de rol van de welstand.

De heer Van Schie (VVD) is het daarmee van harte eens, want hij heeft sterk het gevoel dat Utrecht geen architectuurprijs gaat winnen met de gebouwen die daar nu ontwikkeld worden, terwijl de VVD het heel belangrijk vindt dat dit gebied van topkwaliteit wordt.

De heer Van Waveren (CDA) vraagt waar de heer Van Schie al die iconische gebouwen wil neerzetten.

De heer Van Schie (VVD) antwoordt dat het gebied tegenover het Amrâth nog veel ruimte biedt en dat dit ook geldt voor het gebied rond het Westplein en de Merwedekanaalzone. De Domtoren is qua hoogte de grens, maar qua allure een uitdaging volgens hem.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Gilissen van de VVD.

De heer Gilissen (VVD) zit nog steeds met zijn oren te klapperen over de stuitende bijdrage van de PvdA, die beweert dat het niet goed gaat met de stad. In de komende twee jaar wordt begonnen met de bouw van meer dan 12.000 woningen. Hij vindt dat het college daarvoor een groot compliment verdient. Hij gaat ervan uit dat de wethouder in zijn beantwoording ingaat op de vraag hoe flexibel hij wil omgaan met de percentages.
Met betrekking tot de Omgevingswet vindt de VVD dat het tijd wordt om na te denken over de implementatie. Spreker pleit ervoor dat de wethouder met een ‘spoorboekje’ daarvoor komt, zodat de raad kaders kan stellen. Hij zou graag voor het einde van dit jaar een stuk van de wethouder ontvangen, waarover de raad kan discussiëren. Hij vraagt om een toezegging op dit punt.
Wat de VVD betreft, verdient het college een groot compliment voor Leidsche Rijn. Het project is financieel op orde, er wordt aangepakt en niet doorgeschoven, er is perspectief voor de geluidswal langs de A12 en op het gebied van voorzieningen wordt de achterstand ingelopen.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Tielen van de VVD.

Mevrouw Tielen (VVD) refereert aan de genoemde tweedeling in de stad. De VVD heeft al vaker gevraagd naar een overzichtskaart, waarop te zien is wie eigenaar is van de woningen. Spreekster vraagt of de wethouder kan toezeggen dat die kaart er nu eindelijk komt. Het college heeft toegezegd dat er non-conformistische en creatieve oplossingen gezocht zouden worden voor de huisvesting van statushouders. De VVD is benieuwd naar de status daarvan. Op de website van Airbnb blijkt toch een aantal sociale huurwoningen te worden aangeboden. In de krant stond dat de wethouder Economische Zaken daarover iets heeft gezegd, maar spreekster wil graag van de wethouder Wonen horen wat de afspraken in Utrecht zijn over sociale huur en Airbnb.

De voorzitter geeft het woord aan ChristenUnie, de heer Poelarends.

De heer Poelarends (CU) zegt, net als eerdere sprekers, dat de gevolgen van de populariteit van Utrecht om de nodige aandacht vraagt, zodat de groei van de stad evenwichtig verdeeld wordt over de verschillende groepen. De kans is namelijk groot dat mensen met een achterstand alleen maar verder achterop raken. In dat kader vraagt spreker extra aandacht voor mindervaliden en starters. Maar ook fietsers verdienen wat hem betreft blijvende aandacht. De toegankelijkheid van de stad voor mindervaliden laat nog steeds te wensen over. Toegankelijkutrecht.nl is een begin maar nog geen oplossing. Spreker vraagt of de wethouder beaamt dat er nog veel mogelijkheden zijn om de stad beter toegankelijk te maken voor mindervaliden. Ten tweede vraagt hij of de wethouder bereid is om dit in gesprekken met corporaties en ontwikkelaars aan de orde te stellen, bijvoorbeeld in relatie tot stedenbouwkundige programma’s. En ten derde vraagt hij of de wethouder bereid is om het

vervolgens te verankeren in de SPvE's. Starters, meestal net afgestudeerde studenten, worden geconfronteerd met bizar lange wachtlijsten voor sociale huurwoningen, waardoor zij aangewezen zijn op particuliere verhuurders. De inkomenseisen zijn vaak nog te hoog voor hen, temeer omdat de prijzen van particuliere verhuur de pan uitrijzen. Spreker is bang dat starters daardoor gedwongen worden de stad te verlaten. Hij vraagt of de wethouder zijn zorgen deelt, of het mogelijk is meer woningen toe te wijzen door middel van loting en of de wethouder wellicht andere oplossingen ziet. De woningmarkt in Utrecht is overspannen. Spreker vraagt of de wethouder mogelijkheden ziet om de bouw te versnellen, zodat het tekort teruggedrongen kan worden. De wethouder geeft in de programmabegroting aan: "In 2017 zal er extra aandacht zijn om voldoende sociale huurwoningen te realiseren." Extra aandacht kwantificeren is lastig en dat geldt ook voor voldoende sociale huurwoningen. Spreker vraagt wanneer de wethouder deze doelstelling als behaald beschouwt. Spreker vraagt aandacht voor de veiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer in het Stationsgebied. Hij geeft een aantal voorbeelden van gevaarlijke plekken en situaties, zowel voor voetgangers als voor fietsers.
Tot slot hoopt hij dat de vermindering van het budget Vitaliteit en leefbaarheid van de stad van 6 naar 3 miljoen euro niet ten koste zal gaan van de zwerfjongeren en het Huurteam die daar ook onder vallen.

De voorzitter geeft het woord aan de SP, de heer Schipper.

De heer Schipper (SP) kan het kort houden, want de SP kon al goed leven met de voorjaarsnota. Hij beperkt zich tot een paar zaken op het grensvlak tussen vastgoed en dienstverlening. De UVO streeft naar een optimale bezetting van de panden, maar de SP krijgt nog steeds signalen dat het erg moeilijk is om ruimte te reserveren en te huren. De accommodaties zijn op de gemeentelijke website nauwelijks te vinden en bovendien biedt die onvoldoende informatie over de accommodaties en ook geen mogelijkheid om te reserveren. Dat kan dus beter. Spreker vraagt om een reactie van de wethouder. Zoals ieder jaar vraagt hij ook dit jaar naar de voortgang van het gezondheidscentrum Hoograven aan de Rijnhuizenlaan. Wat hem betreft is dat een erezaak geworden om het te realiseren binnen deze collegeperiode. In tegenstelling tot D66 en GroenLinks steunt de SP de strategie voor verduurzaming van gemeentelijke panden, namelijk vooral aansluiten bij gepland onderhoud en streven naar realistische doelstellingen. De SP steunt eveneens de lijn van het college met betrekking tot huisvesting van bijzondere doelgroepen, dus concentratie in Lunetten, Kanaleneiland en Overvecht is niet goed. De SP kijkt uit naar de experimenten van Portaal en Bo-Ex op het gebied van een betere spreiding van inkomensgroepen over de stad. Uit de cijfers van Woningnet over de eerste twee kwartalen 2016 blijkt nog geen vooruitgang. Spreker vraagt of het college die conclusie herkent.
De SP vraagt aandacht voor de onthutsende ontwikkeling die zichtbaar is geworden in de Rapportage Wonen, namelijk dat de kernvoorraad sinds 2009 met 25% is afgenomen, dat 20% meer mensen gebruik moeten maken van huurtoeslag, dat de huurprijs gemiddeld met 105 euro is gestegen tussen 2012 en 2015 en dat de woonquote van 30% naar 35% is gestegen sinds 2009. Voor de SP betekenen deze cijfers dat de gemeente al het mogelijke moet doen voor extra betaalbare en sociale huurwoningen. De wethouder doet alles om de gevolgen van het kabinetsbeleid te beperken, maar de kraan staat nog steeds open.

De heer Işik (PvdA) vraagt hoe de SP deze problemen denkt op te lossen.

De heer Schipper (SP) antwoordt dat er prima prestatieafspraken gemaakt zijn met de corporaties, maar helaas heeft de PvdA daar niet voor gestemd. Voor het eerst sinds tijden neemt het aantal sociale huurwoningen toe. De lijn van het college is goed, maar er is meer inzet nodig en het kost tijd. Spreker hoort de heer Işik zeggen dat hij er later op terug zal komen. Dit laatste punt was meer een hartenkreet; hij is de 'spookrijders' in Den Haag gruwelijk zat.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Eggermont van de SP.

De heer Eggermont (SP) beperkt zich tot twee punten. De SP is blij met de uitvoering van motie 126 over de rioolheffing. Er komt nu een goede kostenverdeling tussen groot- en kleinverbruikers, anders dan in het Plan Watertaken. Provinciale Staten sluiten zich aan bij de vragen van GroenLinks over het nieuwe Plan Watertaken 2020 en verder. De SP kan zich niet voorstellen dat het gemeentebestuur niet aan de wettelijke eis wil voldoen om conform artikel 422 een Rioolplan te maken. In de begroting staat dat de gemeente een pilot wil beginnen met betrekking tot de vullingsgraad van ondergrondse

containers. De SP zou liever een pilot willen doen waarbij meer ondergrondse containers ontgrendeld worden, zodat die door iedereen gebruikt kunnen worden.

De voorzitter geeft het woord aan de fractie van Student & Starter, mevrouw Ootes.

Mevrouw Ootes (Student & Starter) wijst erop dat een wetswijziging het mogelijk heeft gemaakt om voor nieuwe starterswoningen 40 punten extra te vragen door middel van het Woningwaarderingsstelsel. Amsterdam en Utrecht zitten helaas opgescheept met deze wijziging. Student & Starter stelt voor om de gevolgen hiervan te monitoren. Spreekster vraagt of de wethouder daartoe bereid is. Als effectindicator voor voldoende aanbod van sociale huurwoningen is wel de zoektijd maar niet de wachttijd of de inschrijftijd bij Woningnet opgenomen. De gemiddelde wachttijd is maar liefst 7,4 jaar. Spreekster vraagt om in te zetten op verlaging van de wachttijd en deze informatie op te nemen in het overzicht. Student & Starter is blij dat het college voor inbreiding is, maar zou graag meer inzicht willen hebben in de vorderingen. Spreekster vraagt daarom om de floor space index voortaan te verwerken in bestemmingsplannen. Er is nog steeds een schrijnend tekort aan studentenhuisvesting. Uit de beantwoording op schriftelijke vragen blijkt dat de gemeente in gesprek is met een initiatiefnemer voor een studentenhotel. Student & Starter uit haar ongenoegen over deze tendens. Deze bedrijven zijn geen hotels; zij verhuren gewoon woonruimte. Studenten krijgen geen huurcontract maar een hotelovereenkomst. Dat betekent geen huurbescherming. De prijs kan oplopen tot 1100 euro per maand voor 19 m^2. De verhuurder mag zich toegang verschaffen tot de kamer, wat normaal huisvredebreuk zou zijn. Student & Starter is dan ook fel tegen de komst van deze studentenhotels, zolang zij zich niet aan de huurwetgeving houden. Spreekster vraagt of de wethouder ook vindt dat deze hotels gewoon onder verhuur zouden moeten vallen en of de wethouder Wonen betrokken zou moeten worden bij de onderhandelingen. Zij vraagt om de toezegging dat deze partijen alleen welkom zijn in Utrecht onder de voorwaarde dat zij gebruikmaken van huurcontracten. Student & Starter is blij dat er gewerkt wordt aan de woningnood, maar om een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen is het nodig om te weten hoeveel woningen onttrokken worden aan het woningbestand. Student & Starter vraagt de wethouder om die informatie voortaan inzichtelijk te maken. De wethouder heeft aangegeven bezig te zijn met de hervorming van het Utrechts PlanProces. Student & Starter vraagt wanneer de raad daarover iets kan verwachten.

De voorzitter geeft tot slot het woord aan de Partij voor de Dieren, mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD) gaat in op het onderdeel groen en mevrouw Sasbrink zal stedelijke ontwikkeling voor haar rekening nemen. De Partij voor de Dieren wil inzetten op het tegengaan van tegeltuinen en een goede implementatie van de Natuurbeschermingswet. Utrecht staat nog steeds onderaan het lijstje als minst groene stad van Nederland. Om daarin verandering te brengen pleit spreekster ervoor om naar aanleiding van het stadsgesprek in juni 2016 over biodiversiteit in tuinen werk te maken van Operatie Steenbreek. Het is goed dat bewoners zelf actie ondernemen, omdat de inzet van het Milieucentrum bij lange na niet genoeg is. Operatie Steenbreek is een prachtige manier om gemeente, deskundigen en bewoners samen te laten werken aan een oplossing. Als de gemeente hittestress wil tegengaan, wateroverlast wil voorkomen en biodiversiteitsverlies wil stoppen, dan kan de gemeente het initiatief niet volledig aan de bewoners overlaten. De Partij voor de Dieren roept de wethouder op in 2017 te starten met Operatie Steenbreek.
De Partij voor de Dieren heeft behoefte aan meer informatie over de Natuurbeschermingswet die wordt ingevoerd in januari 2017. De Partij voor de Dieren heeft eerder vragen hierover gesteld, maar tot op heden is niet duidelijk hoe deze wet moet landen in de gemeente. De Partij voor de Dieren informeert naar de stand van zaken en wie hierbij een rol gaan spelen. De Partij voor de Dieren wil graag op korte termijn een commissiebrief ontvangen over de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe Natuurwet. Er zal geen extra bijdrage uit het Gemeentefonds komen voor deze taak. Spreekster vraagt of de wethouder bereid is om samen met andere gemeenten te lobbyen voor deze broodnodige extra bijdrage.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) gaat in op de bouw van bedrijfspanden in Haarrijn. Kentucky Fried Chicken (KFC) heeft een omgevingsvergunning aangevraagd voor een restaurant en reclame op een kavel in Haarrijn. De Partij voor de Dieren vindt een vestiging van KFC daar om meerdere redenen onacceptabel. Ten eerste maakt het bedrijf zich schuldig aan dierenleed, een conclusie die bevestigd wordt door de Wageningen Universiteit. Ten tweede is aangetoond dat het eten van fastfood een negatieve invloed heeft op de volksgezondheid. Ten derde ligt de beoogde locatie op een steenworp afstand van de Foodspot. Zo veel aanbod brengt mensen te snel in de verleiding om ongezonde

keuzes te maken. Ten vierde draagt dit restaurant bij aan de klimaatverandering, en de gemeente dus ook, door het mogelijk maken van deze vestiging. Utrecht wil een duurzame stad zijn en daarin past een plofkippenrestaurant niet. De Partij voor de Dieren roept het college op om de bouw van deze KFC tegen te gaan. Dierenwelzijn, duurzaamheid en volksgezondheid moeten volgens de Partij voor de Dieren meegewogen worden bij de beoordeling van bouwvergunningen. Spreekster vraagt of het college kan sturen op bedrijven of categorieën die zich willen vestigen in Haarrijn. Zij roept het college op om niet te denken in onmogelijkheden maar in mogelijkheden. Zij vraagt of de wethouder bereid is toe te zeggen dat hij er met het college alles aan zal doen om dit restaurant geen bouwvergunning te verlenen.

De voorzitter schorst de vergadering voor 10 minuten, zodat de wethouder zijn beantwoording kan voorbereiden. Na heropening van de vergadering constateert zij allereerst dat Stadsbelang Utrecht en de ChristenUnie geen spreektijd hebben. Een aantal andere fracties is zo goed als door hun spreektijd heen. Zij stelt voor om alle fracties zonder spreektijd nog één interruptie toe te staan. Aldus wordt besloten. Zij geeft het woord aan wethouder Everhardt.

Wethouder Everhardt gaat allereerst in op het drukke fietsverkeer in het Stationsgebied. Er lopen constant twee ambtenaren rond en waar nodig, worden aanpassingen gedaan. Hij zal de suggesties van de ChristenUnie als instructies aan de ambtenaren meegeven.
Het plot Jaarbeurspleingebouw ligt stil omdat daar de tijdelijke bushalte ligt. Zodra die weg is, zal het plot weer in de markt gezet worden. De eindgebruiker van de aanvankelijke investeerder heeft zich teruggetrokken en daarmee voldeed de investeerder niet aan het vereiste percentage voorverhuur. Er is natuurlijk ook nu al een duurzaamheidsambitie, maar die is voor de tweede fase nog versterkt naar voren gebracht. Uiteraard zal dat meewegen bij het uitzetten van dit gebouw in de markt. De raad wordt geïnformeerd over gevolgen daarvan voor de grondexploitatie.
Op het Smakkelaarsveld wordt een tijdelijke fietsenstalling gerealiseerd. Voor de definitieve fase is nu de marktconsultatie aan de orde. De wethouder verwacht begin 2017 bij de raad terug te komen met de resultaten daarvan, inclusief een voorstel voor het participatieproces.
De wethouder is zeker bereid om te onderzoeken of een fietsenstalling onder het Jaarbeursplein mogelijk is, maar dat betekent wel een forse investering en heeft dus gevolgen voor de opbrengst van het gebouw. Hij zal daarop te zijner tijd terugkomen.
Om maatregelen te kunnen nemen op het Westplein, is eerst de structuurvisie nodig omdat die maatgevend is voor het aantal passerende auto's. De wethouder komt binnen twee maanden terug bij de raad met de uitkomsten van het stadsgesprek en het aortagesprek dat vanavond plaatsvindt. Hij zal de raad ook uitnodigen voor een technische bijeenkomst, waarbij het verkeersaspect zeker een rol zal spelen. Daarna zal het participatieproces in gang worden gezet op weg naar de structuurvisie. Er zullen voor die tijd zeker geen onomkeerbare stappen worden gezet.
D66 en GroenLinks informeren naar het Daalsepark. Participatie van bewoners heeft al geleid tot mooie plannen. De wethouder verwacht dat hij die beging 2017 aan de raad kan voorleggen. Het is wel een verdienlocatie; het staat voor 1,3 miljoen euro in de grondexploitatie als opbrengst. Dat is bekend bij de bewoners.
De wethouder is het eens met D66 dat het van belang is om door te pakken met het Vredenburgplein. Er zijn mooie initiatieven gekomen vanuit bewoners en gebruikers in de directe omgeving, om het plein in te richten met een kunstwerk. Dat proces dient zorgvuldig doorlopen te worden en daardoor kan de snelheid enigszins onder druk komen te staan. Bovendien moeten de winkels in bedrijf kunnen blijven. Daarom verwacht de wethouder dat de definitieve inrichtingsplannen pas eind 2017 of begin 2018 klaar zullen zijn. Hij is zich ervan bewust dat het Voorzetgebouw eerder zal wordt opgeleverd. Hij zal ervoor zorgen dat dat een goede aansluiting krijgt op de huidige structuur.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) vraagt of er ook heel veel ruimte is voor groen op het Vredenburgplein.

Wethouder Everhardt antwoordt dat het echt een plein zal worden, maar dat het ook schipperen is met de ruimte. Er staan bomen, maar er moet ook ruimte zijn voor de markt en het gewenste kunstwerk. Daarom zal het ook even tijd kosten om tot een definitief ontwerp te komen. De wethouder heeft de wens van mevrouw Bollen goed gehoord.
De wethouder neemt de handschoen op en gaat proberen om invulling te geven aan de communicatie, zoals geschetst door het CDA. Hij is zelf ook tevreden over de presentatie van de corridor. Iedere afwijking van het masterplan is als besluitpunt genoteerd, dus dat inzicht kan de wethouder de raad bieden. Hij zegt toe dat hij ook aandacht zal besteden aan de communicatie daarover.

GroenLinks vraagt terecht aandacht voor geluid. Geluid mag geen sluitpost zijn aan het einde van een traject, maar verdient aandacht en goede oplossingen.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) heeft begrepen dat de wethouder binnen twee maanden de plannen zal voorleggen aan de raad. Zij vraagt of geluid daarin concreet meegenomen wordt.

Wethouder Everhardt antwoordt dat volksgezondheid en duurzaamheid wel, maar geluid niet duidelijk verwoord stond in de gespreksnotitie. Hij zal ervoor zorgen dat geluid er ook goed in doorklinkt. Hij vindt sowieso als wethouder Volksgezondheid dat geluidsoverlast voldoende aandacht moet krijgen.
In reactie op de foto die mevrouw Bollen liet zien, zegt de wethouder dat het zeker de bedoeling is om groen op het platform te brengen. Op dit moment staan er kunstwerken. De wethouder zal een voorstel daartoe begin volgend jaar aan de raad sturen.
NS heeft inmiddels toegegeven dat er wellicht iets moet gebeuren aan de afwerking. NS is op zoek naar geld daarvoor. De wethouder kan geen voorspelling doen, maar weet wel dat het drie tot zes maanden duurt voordat er iets meer bekend is. Hij zal de commissie op de hoogte houden.
Het busstation onder het Forum is inmiddels overgegaan naar Stadswerken die het beheer doen. De wethouder vindt het ook belangrijk dat het een goede uitstraling houdt. Hij zal erop toezien dat de afspraken die daarover gemaakt zijn, nagekomen worden.
Er wordt keihard gewerkt aan de bewegwijzering naar bussen en taxi's na de vorige en eervorige oproep daartoe van de VVD. Er zijn al afspraken gemaakt met de taxi's, en de gemeente is nu in overleg met de NS. De wethouder is ervan overtuigd dat de verbeteringen binnenkort zichtbaar zullen worden.
De overkluizing van de Singel is wel degelijk meegenomen in de planontwikkeling. In de vorige raadsperiode is daaraan uitgebreid aandacht besteed.
De wethouder beaamt dat Amrâth en Jaarbeurs in gesprek zijn over de WKO. De inzet van de gemeente is inderdaad dat de WKO-installaties ingezet kunnen worden voor het hele gebied. Om energieneutraliteit te bereiken, hebben alle partijen elkaar hard nodig. Feit blijft dat de partijen zelf het initiatief daartoe moeten nemen.
Zowel VVD als GroenLinks gaat in op de welstand. De wethouder is in overleg met de Welstandscommissie om in de toekomst te gaan werken met een Supervisieteam, omdat die werkwijze meer recht zou doen aan een integrale visie voor het gehele gebied. De Welstandscommissie heeft daarop positief gereageerd en wil er graag aan de voorkant bij betrokken worden. Deze werkwijze zal voor het eerst toegepast worden op het Amrâthgebouw. De wethouder is ervan overtuigd dat de Welstandscommissie een goede bijdrage kan leveren, ook in het Stationsgebied.
Tot slot het plot Paardenveld dat nu in de fase van een tijdelijk initiatief zit dat volgend jaar kan starten. De gemeente wil de ontwikkeling weer ter hand nemen. Zodra de wethouder iets meer kan vertellen over geïnteresseerde partijen zal hij erop terugkomen.

De voorzitter bedankt de wethouder voor zijn beantwoording en constateert dat er geen vragen onbeantwoord zijn gebleven. Zij heeft de volgende toezeggingen genoteerd:
De wethouder zegt toe binnen twee maanden terug te komen met een brief met de uitkomsten van het stadsgesprek over het Westplein en een uitnodiging zal sturen naar de raad voor een technische bijeenkomst, waarin ook het punt geluid aan de orde zal komen.
De wethouder zegt begin 2017 met een brief naar de raad te komen over de leefbaarheid en het groen in het Stationsgebied.

De heer Van Waveren (CDA) is blij met de toezegging dat de wethouder gaat kijken hoe hij de communicatie anders zou kunnen inrichten, maar hij zou op enig moment ook iets willen horen over de resultaten. Hij stelt voor om dat op te nemen in de bestuursrapportage. Als de wethouder daartoe bereid is, dan hoeft het niet apart op de toezeggingenlijst.

Wethouder Everhardt voegt daaraan toe dat de heer Van Waveren ook duidelijk moet merken dat er iets verbetert aan de communicatie. De eerste toezegging is breder bedoeld dan alleen voor het Westplein; het gaat over de tweede fase van het Stationsgebied, inclusief het Westplein.

De voorzitter bedankt de wethouder voor zijn correctie en voor zijn komst naar de commissie en wenst hem verder een fijne dag. Zij geeft het woord aan wethouder Geldof over de portefeuilleonderdelen Leidsche Rijn, openbare ruimte en groen en monumenten.

Wethouder Geldof verwijst in antwoord op de vraag van de heer Işik over een actief grondbeleid naar het coalitieakkoord en het feit dat het college een faciliterend grondbeleid voert dat gebruikmaakt van anterieure overeenkomsten en programma's. Die werkwijze heeft ook geleid tot sociale woningbouw. Een totale heroverweging van programma's en de lopende grondexploitatie is niet aan de orde, maar er wordt wel gewerkt aan een actieplan ten behoeve van de inspanningsverplichting voor het realiseren van extra sociale huurwoningen, zoals in de prestatieafspraken staat.
Op grond van de oorspronkelijk door de raad vastgestelde percentages in de grondexploitatie wordt altijd rekening gehouden met een bepaald percentage. Voor Leidsche Rijn is dat in deelplannen vertaald in aantallen woningen. Op stadsniveau zijn prestatieafspraken gemaakt met corporaties, en met maatwerkafspraken met corporaties en ontwikkelaars moet daaraan voldaan worden.
De wethouder krijgt van ASR positieve berichten over de verhuur van winkels in Leidsche Rijn Centrum. Hij zal nog specifiek navraag doen ten behoeve van de raadsinformatieavond die binnenkort plaatsvindt.
Uiteraard wil het college geld dat daartoe in de begroting is opgenomen, spenderen aan culturele voorzieningen.
Een aantal fracties is ingegaan op de afvalinzameling. Gezien de ambitie voor de daling van de hoeveelheid restafval is temporisering van de invoering van het nieuwe inzamelen niet aan te bevelen. De wethouder heeft al de nodige wijzigingen aangebracht in het schoonmaken rond de containers. Vooral op probleemlocaties wordt extra schoongemaakt, maar ook gekeken naar de oorzaken van de problemen. Vaak blijken de restafvalcontainers niet vol te zijn. Bij kringlooppunten wil het wel eens gebeuren dat de container vol is. Toezicht en handhaving vindt gericht plaats op probleemlocaties. De wethouder heeft daar al een aantal extra activiteiten opgezet. Een aanvalsplan is een mooi woord daarvoor. De wethouder stelt voor om de commissie in een brief te informeren over de acties. Hij zal daarbij ook ingaan op de pasjesproblematiek. Hij overweegt een proef met een tijdelijke openstelling van een container. Het risico is daarbij wel dat er bijvoorbeeld bedrijfsafval gedumpt wordt. Soms is het middel erger dan de kwaal. Bewoners worden altijd op de hoogte gesteld van de plaatsing van restafvalcontainers, zodat zij bezwaar kunnen maken, en er worden ook voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. In het algemeen wordt er gestreefd naar maatwerk, vooral omdat er zo veel verschillende soorten huizen zijn. Opmerkingen van bewoners worden heel serieus genomen.

De heer Sienot (D66) ziet wel allerlei inspanningen, maar nog geen verbetering. Daarom het herhaaldelijk verzoek van D66.

Wethouder Geldof benadrukt dat er zeer alert gereageerd wordt op vuilnis naast de containers. Hij zal ook dat in de toegezegde brief nader toelichten. De communicatie over het nieuwe inzamelen is wel degelijk verbeterd en meer specifiek gericht op buurten. Ook daarop zal de wethouder nader ingaan in zijn brief. Gedragsverandering bewerkstelligen is echter lastig, maar ook daaraan zal hij aandacht besteden door middel van handhaving en toezicht. In de praktijk worden er bijna altijd oplossingen gevonden voor problemen, bijvoorbeeld voor mensen met een beperking. Dat kan ook een afspraak met de buren zijn.

De heer Işik (PvdA) wil de concrete toezegging van de wethouder dat de overheid de helpende hand biedt als buren een gehandicapte bewoner niet kunnen helpen.

Wethouder Geldof antwoordt dat de overheid altijd bereid is om de helpende hand te bieden. Hij is bereid om te kijken wat er mogelijk is in specifieke gevallen, maar hij kan niet een toezegging formuleren met een vaste aanpak.

De heer Işik (PvdA) is tevreden als de wethouder onder maatwerk verstaat dat gehandicapten of ouderen een beroep kunnen doen op de gemeente.

Wethouder Geldof antwoordt dat de mogelijkheden altijd afhangen van de omstandigheden. "Utrecht maken wij samen" geldt niet alleen voor de gemeente, maar ook voor alle inwoners van Utrecht.
Mevrouw Knip vraagt of de bouwkundige staat van de monumenten onvoldoende in beeld is. In de begroting staat dat het college juist beoogt om de informatie en kennis op een hoger niveau te brengen in aansluiting op de door provincie Utrecht uitgezette monitor op rijksmonumenten. De wethouder is bereid om daarop nader in te gaan in een korte commissiebrief.
Het historische DNA van Utrecht is uiteraard van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen. De afdeling Erfgoed wordt altijd betrokken bij het zichtbaar maken en houden van de geschiedenis. De heer

Brussaard vroeg in dit verband naar borden langs snelwegen. Rijkswaterstaat wil alleen meewerken aan borden langs de snelwegen als er echt sprake is van Nationale Landschappen of Werelderfgoed. De gemeente is in gesprek met Rijkswaterstaat en probeert te bewerkstelligen dat Rijkswaterstaat wil afwijken van die beleidslijn, maar de wethouder kan niet garanderen dat dat lukt.
De heer Sienot spreekt over de verloedering van Lunetten. De gemeente hanteert een prioriteringssysteem voor onderhoud aan de openbare ruimte. De wethouder is graag bereid om een toelichting te geven op de criteria die daarbij gebruikt worden, maar hij is niet van plan om ervan af te wijken.
De heer Brussaard vraagt om een regeling voor oude erfpachtcontracten. De wethouder heeft eerder al toegezegd voor het eind van het jaar met een voorstel te komen. Hij probeert daar november van te maken.
De wethouder constateert dat het hem kennelijk niet is gelukt om GroenLinks ervan te overtuigen dat ook de VVD voorstander is van een beleid om zo veel mogelijk bomen te behouden. Zijn uitlating 'strijden voor elke boom' had betrekking op de ingrijpende herstelwerkzaamheden aan wal- en kluismuren op de Utrechtse werven, met alle risico's van dien voor de bomen.
In 2020 zal een nieuw Plan Watertaken opgesteld worden inclusief een rioleringsplan en alles wat erbij hoort. In het huidige Plan Watertaken zit 1 miljoen euro voor ontharding en dat zal ook weer in het nieuwe Plan Watertaken worden opgenomen.

Mevrouw Paardekooper (GroenLinks) heeft heel specifiek gevraagd of er een cijfermatige analyse onder kan liggen van wat precies noodzakelijk is en wat de gemeente kan doen (bijvoorbeeld in de vorm van scenario's). Die informatie zou zeer welkom zijn.

Wethouder Geldof zegt graag toe te analyseren wat er nodig is en uiteraard hoort er ook een financiële onderbouwing bij.
In antwoord op de vraag van de heer Van Eijndhoven over verlichting in relatie tot veiligheid zegt de wethouder dat de gemeente een nieuwe meldapp heeft en dat hij ervoor zal zorgen dat daarop gemakkelijk slecht verlichte plekken gemeld kunnen worden.
Er wordt nu gewerkt aan een voorstel voor de inzet van extra middelen voor de openbare ruimte in Overvecht en Kanaleneiland. Dat wordt ook besproken met een vertegenwoordiging uit de wijk.
De wethouder zal de suggestie over fitnessapparatuur meenemen in het overleg met de wijk.
De wethouder begrijpt wat de heer Poelarends bedoelt met zijn opmerkingen over de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mindervaliden. De gemeente voert regelmatig overleg met het Solgu, maar gebruikt ook een toets Beheer Inrichting Gebruik (BInG) en Agenda 22 bij herinrichting. De wethouder verwijst naar eerdere discussies over het SPvE voor Leidsche Rijn Centrum-Oost. Daar is bijzonder veel aandacht besteed aan goede oplossingen voor het hoogteverschil in dat gebied.
De wethouder zal de kritiek van de heer Schipper op de vindbaarheid van zalen meenemen en laten verbeteren.
Met betrekking tot het gezondheidscentrum aan de Rijnhuizenlaan zegt de wethouder dat de ontwikkelaar nu in een aanbestedingsprocedure zit. Er wordt gestreefd naar een aanvraag vergunning in het eerste kwartaal 2017. Nadere informatie naar de buurt en de raad volgt naar verwachting medio december 2016.

De heer Schipper (SP) hoopt dat het nog goed komt met de Rijnhuizenlaan in deze collegeperiode. Zijn kritiek met betrekking tot de zalenverhuur had niet alleen betrekking op de vindbaarheid, maar ook op het ontbreken van reserveringsmogelijkheden en nadere informatie. Hij vraagt of de wethouder dat ook kan regelen.

Wethouder Geldof zal dat ook meenemen.
Uiteraard is de wethouder blij om te horen dat de uitvoering van motie 126 naar tevredenheid is.
De wethouder heeft met betrekking tot Operatie Steenbreek eerder toegezegd in de commissie een inventarisatie te maken van de gebieden in de stad die mogelijk met meer wateroverlast te kampen krijgen en daarover informatie te verstrekken aan de bewoners. Utrecht is daar ook mee bezig in het kader van het Water Innovatie Netwerk (WINNET), een samenwerkingsverband van overheden. Hij zegt toe daarover meer informatie te geven. Bewoners gaan zelf over hun tuin, maar goede informatie kan hen bewegen tot andere keuzes.
De wethouder zal voor het einde van het jaar een brief sturen aan de commissie over de nieuwe Natuurbeschermingswet.
Met betrekking tot de vragen van de Partij voor de Dieren over een fastfoodrestaurant in Haarrijn, zegt de wethouder dat alles wat hij heeft gehoord over landelijke regelgeving gaat die er niet is. De

wethouder heeft geen titel om deze vestiging tegen te houden, maar dit college wenst die ook niet te hebben.

Mevrouw Van Esch (PvdD) weet wel dat mensen over hun eigen tuin gaan, maar bedoelde ervoor te pleiten dat de gemeente Utrecht nu met de Operatie Steenbreek begint. Ten tweede heeft zij gevraagd of de gemeente wil gaan lobbyen voor een uitkering uit het Gemeentefonds om de Natuurbeschermingswet beter te laten landen in de stad.

Wethouder Geldof gaat niet meedoen aan de Operatie Steenbreek, omdat het de bedoeling is dat Utrecht in samenwerking met WINNET de waterproblematiek aanpakt. Op haar tweede vraag antwoordt hij dat hij niet weet of er sprake is van enige lobby. Hij zal wel op korte termijn een brief sturen over de Natuurbeschermingswet en wat de gevolgen zijn voor Utrecht.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) vraagt of wethouder Geldof of wethouder Jansen gaat antwoorden op zijn vraag over de uitbreiding van ligplaatsen in Utrecht.

Wethouder Geldof antwoordt dat die vraag onder ruimtelijke ordening valt en dus door wethouder Jansen beantwoord zal worden.

De heer Sienot (D66) heeft de beantwoording van twee vragen gemist. Hij heeft gevraagd om de bewoners te betrekken bij een aanvalsplan voor de verloedering van Lunetten en daarvoor een budget ter beschikking te stellen. Ten tweede heeft hij gevraagd om bij de nieuwe afvalinzameling tevreden gebruikers als ambassadeurs te laten optreden.

De voorzitter heeft het sparen voor de Domtoren nog gemist.

Wethouder Geldof antwoordt dat het sparen voor de Domtoren onder vastgoedbeheer valt. In antwoord op het voorstel voor een aanvalsplan voor Lunetten heeft de wethouder geantwoord dat de gemeente werkt met een prioriteringssysteem voor achterstallig onderhoud. Het is niet de bedoeling om daarvoor een apart aanvalsplan te maken met een apart budget. De suggestie van de heer Sienot om ambassadeurs in te zetten, neemt hij mee, want dat spreekt altijd meer aan dan de informatie van de gemeente. Dat lijkt hem een goede aanpak.

De voorzitter bedankt de wethouder voor zijn beantwoording. Zij heeft de volgende toezeggingen genoteerd:
De wethouder zegt toe de raad eind van dit jaar nader te informeren over het nieuwe afvalinzamelen, inclusief de oorzaken van de problemen, het toezicht en de handhaving, de verschillende mogelijkheden bij afvalcontainers (bijvoorbeeld met of zonder pas) en de inzet van ambassadeurs.
De wethouder zegt toe met betrekking tot het erfgoed de bouwkundige staat van de monumenten in beeld te brengen.

De voorzitter vraagt wanneer de commissie het resultaat daarvan kan verwachten.

Wethouder Geldof heeft toegezegd dat hij een nadere toelichting zal sturen over de aanpak met een datagedreven sturing. Dat zal hij voor het einde van het jaar doen.

De voorzitter vervolgt met de laatste toezegging:
De wethouder zegt toe voor het einde van het jaar de stand van zaken te geven omtrent de Natuurbeschermingswet.

Mevrouw Paardekooper (GroenLinks) mist de toezegging over het Plan Watertaken. Hij zou een analyse opnemen over de maatregelen die nodig zijn voor klimaatadaptatie en een financiële onderbouwing daarvan.

Wethouder Geldof beaamt dat dat een toezegging is, maar dat die hoort bij de reguliere voorbereiding van het Plan Watertaken die de raad in 2020 zal krijgen. Als toezegging zal die dus een flinke tijd op de lijst blijven staan.

De voorzitter is er geen voorstander van om dat als toezegging te noteren, omdat het staand beleid is dat die informatie naar de raad komt.

Mevrouw Paardekooper (GroenLinks) is het daarmee niet eens. Volgens haar is het geen staand beleid maar een toevoeging. Daarom zou zij het toch graag als toezegging genoteerd hebben.

De voorzitter neemt haar woorden terug. Het staat op de lijst van de wethouder om die informatie naar de raad te sturen, dus het is geen nieuwe toezegging.

Wethouder Geldof voegt eraan toe dat het een cyclusdocument is. Elke vier jaar wordt er een Plan Watertaken gemaakt. Daar hoort een onderbouwing bij. Dat is echter geen toezegging die thuishoort op de lijst van de commissie. Het Plan Watertaken loopt tot en met 2019 en ergens in 2019 komt het Plan Watertaken 2020-2024 naar de raad, inclusief de toegezegde onderbouwing. Hij verzekert mevrouw Paardekooper dat haar wens op de actielijst staat.

De voorzitter biedt haar excuses aan voor de verwarring die zij zelf heeft veroorzaakt. Zij bedankt wethouder Geldof voor zijn beantwoording en zijn komst naar de commissie. Zij constateert dat het college geen spreektijd meer heeft. Omdat de spreektijd van het college beperkt was, stelt zij voor om de resterende interruptietijd te gebruiken voor de beantwoording van het college. Bovendien stelt zij voor dat fracties die geen spreektijd meer hebben nog één interruptie mogen plaatsen. Aldus wordt besloten. Zij geeft het woord aan wethouder Jansen.

Wethouder Jansen begint met de vraag van de heer Işik over het tekort aan sociale huurwoningen. De wethouder komt in december 2016 met een update van de prestatieafspraken. In die brief zal hij ook ingaan op de versnelling en op de inspanningsverplichting van de gemeente om 1500 locaties voor sociale huurwoningen te vinden. Met betrekking tot een actief grondbeleid verwijst hij naar de coalitieafspraken. Hij heeft met belangstelling kennisgenomen van het standpunt van de PvdA. Natuurlijk sociale woningbouw op gemeentegrond, maar ook op grond van derden. In het Meerjaren Perspectief Stedelijke Ontwikkeling (MPSO) wordt ook sociale woningbouw gerealiseerd op bijvoorbeeld Zijdebalen, het Wisselspoorgebied enzovoorts. Het college probeert bij alle gebiedsontwikkelingen sociale huurwoningen te realiseren, als dat relevant is.
Het college probeert de tweedeling in de stad tegen te gaan door de voorraad sociale huurwoningen in alle wijken op een bepaald peil te houden. De gemeente zal geen verkoop toestaan in gebieden waar het percentage sociale huurwoningen lager is dan de helft van het stedelijk gemiddelde. Het college probeert bovendien in gebieden waar de huren van corporatiewoningen relatief hoog zijn, de huren te differentiëren. Dat is de strategie van het college. Het vaste percentage voor sociale huurwoningen is afgeschaft. Als gevolg daarvan kan het percentage zowel lager als hoger uitvallen. Het college kijkt naar de behoeften en de tekorten van zowel sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen, dure huurwoningen als koopwoningen en probeert door middel van het MPSO te sturen. Het percentage is per locatie verschillend, afhankelijk van de situatie in het gebied.
Mevrouw Schilderman pleit voor een vervolg op het Bidbook Middeldure Huur. Er komt een update, maar met zo min mogelijk papierwerk. Sinds zijn aantreden is het aantal middeldure huurwoningen gestegen van 700 naar 4400. De bedoeling is om op projectniveau in anterieure overeenkomsten de mix vast te leggen die het beste bij het gebied past. Dat is niet bureaucratisch, maar levert wel veel maatschappelijk rendement op. Er is een convenant met Syntrus Achmea, maar de wethouder denkt dat het slimmer is om te sturen op locaties en projecten, omdat er in Utrecht tientallen partijen actief zijn. Als beleggers graag een convenant willen, dan staat het college daarvoor open.
De Ruimtelijke Strategie Utrecht moet nog worden vastgesteld door de raad. Daarin worden de prioritaire gebieden opgenomen, maar daarnaast zijn er bottom-up allerlei transformaties die goed zijn voor 1000 woningen per jaar. Het is wel heel belangrijk om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van de productie in lijn blijft met de strategische doelen.
In november 2016 wordt twee keer een stakeholdersbijeenkomst/gebiedsatelier gehouden voor de Merwedekanaalzone om partijen de kans te geven om mee te denken over oplossingen.
De heer Brussaard pleit ervoor om bij de groei van de stad de voorzieningen niet te vergeten. In de nieuwe Ruimtelijke Strategie is dat inhoudelijk uitgewerkt en in de voorjaarsnota staat het financiële kader. Als wethouder Sport zegt hij dat sport daar uiteraard bij hoort.
De opmerkingen van de heer Brussaard over een groeiend tekort aan woningen neemt de wethouder ter harte en ziet het als aansporing om het huidige beleid voort te zetten.
De heer Weistra vraagt om de energieprestatie per gebouw in kaart te brengen. De labeling en de ontwikkeling daarvan staat in het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV). De wethouder wil net als de heer Weistra zo snel mogelijk de gigajoules per vierkante meter per gebouw hebben. Hij hoopt die informatie te kunnen leveren in het MPUV 2017.

Omdat de aanpak van buurthuis De Leeuw geld kost, wil de wethouder eerst zien hoe effectief die aanpak is. Het vastgoed van Utrecht wordt gebenchmarkt met andere gemeenten. In 2017 komt er een nieuwe benchmark met een aantal andere grote gemeenten.
Motie 72 (en niet 74) had geen betrekking op zonnepanelen die de gemeente zelf plaatst op gemeentelijke gebouwen, maar vroeg om gemeentelijke daken ter beschikking te stellen voor initiatieven uit de buurt. Er zijn gemeentelijke panden daarvoor beschikbaar, maar het loopt nog geen storm.
Het zou heel mooi zijn als de verduurzaming van het stadhuis een inspiratiebron voor andere Utrechters zou kunnen zijn. De isolatie van het stadhuis is overigens twee jaar uitgesteld vanwege de binnenkant van het gebouw. In de praktijk zijn er vaak vertragende factoren. Als de gemeente goede voorbeelden heeft, dan probeert zij dat te gebruiken om bijvoorbeeld andere monumentenbezitters te inspireren, hoewel het natuurlijk geen kerntaak is van de Utrechtse Vastgoed Organisatie (UVO). Ook de afdeling Erfgoed adviseert bij het restaureren van monumenten.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) wil van het stadhuis juist een topvoorbeeld maken en die kennis en ervaring delen met de oude stad.

Wethouder Jansen verwijst in dat verband naar de Stadsschouwburg, ook een monument en het huidige paradepaardje van Utrecht. Het gaat er natuurlijk om te laten zien hoe op een betaalbare manier in oude, monumentale gebouwen vooruitgang geboekt kan worden in energieverbruik.
De heer Zwanenberg vraagt terecht aandacht voor het risico dat mensen met minder geld uiteindelijk uit de stad verdreven worden. Dat is ook voor het college een punt van zorg. De wethouder herinnert zich dat GroenLinks bij de Woonvisie ook al tegen de verkoop van sociale huurwoningen was. Het college heeft gekozen voor een middenweg. Het college heeft zich bereid verklaard om een motie van het CDA, die juist het tegenovergestelde bepleitte, uit te voeren onder twee voorwaarden, namelijk dat er meer woningen terug moeten komen dan er verkocht worden en dat het aandeel sociale huur op sub-wijkniveau niet mag dalen onder de helft van het stedelijk gemiddelde.
Het CDA en GroenLinks pleiten beide voor een betere verankering van de beheersing van de huurprijzen, om te voorkomen dat middeldure woningen heel snel dure woningen worden. De wethouder is het daarmee eens en er wordt aan gewerkt.

De heer Brussaard (CDA) begrijpt dat eraan gewerkt wordt, maar hij wil graag weten wanneer de raad iets kan verwachten op dit punt.

Wethouder Jansen antwoordt dat dit wordt meegenomen bij anterieure overeenkomsten die nu in de pijplijn zitten. In bestaande overeenkomsten kan het uiteraard niet veranderd worden en kan de wethouder hooguit proberen om afspraken te maken op basis van vrijwilligheid.
De heer Zwanenberg stelt voor om ligplaatsen in de stad toe te voegen en geeft al concrete suggesties voor de Vechtoevers. Er is een Visie Vechtoevers vastgesteld waarin vergroening van de oevers centraal staat. Dat is niet te combineren met ligplaatsen. In Leidsche Rijn zijn waterwoningen ontwikkeld, maar omdat de dichtheid van dat soort projecten laag is, is dat niet zo geschikt voor de stad. De wethouder ziet het wel als mogelijke optie voor Leidsche Rijn.
Tegen de heer Zwanenberg zegt de wethouder dat er wel degelijk aan het begin van een gebiedsontwikkeling ingebracht wordt wat wel en niet kan en hoe er maatschappelijk nuttige dingen gedaan kunnen worden dicht bij geluid zonder dat dat ten koste gaat van de gezondheid en leefbaarheid. In het kader van de Omgevingswet worden de mogelijkheden van de gemeente om aan de voorkant te sturen groter.
De wethouder vindt het voorstel van Stadsbelang om gebouwen te verkopen een mooi discussiepunt voor de voorjaarsnota, want dat betekent een beleidswijziging. Hij heeft het signaal begrepen, maar het is nu niet aan de orde. Wellicht komt het college in de kaderbrief met voorstellen op dit punt. Dat geldt ook voor de verkoop van parkeergarages. Dat punt ligt beleidsmatig overigens bij de wethouder Mobiliteit. UVO verhuurt in wezen een garage aan het programma Mobiliteit en zolang er een betalende huurder is, ziet de wethouder geen reden om te stoppen. Hij zal de boodschap doorgeven aan de wethouder Mobiliteit. Het bouwkundig splitsen van het stadhuis lijkt het college niet verstandig, ten eerste vanwege de verduurzaming en ten tweede omdat het ten koste gaat van de flexibiliteit.
In antwoord op de vraag van de heer Van Eijndhoven over vastgoed zegt de wethouder dat er een benchmark aankomt om te zien hoe Utrecht het doet ten opzichte van de concurrentie. Van zijn oproep aan de raad om het college de tijd te gunnen om de zaak op orde te krijgen, heeft de wethouder met belangstelling kennisgenomen. De gemeente steekt jaarlijks 150.000 euro in het bouwkundig onderhoud van de Domtoren en besteedt nog eens 300.000 tot 400.000 euro aan andere

dingen, zoals de restauratie van het uurwerk en het carillon. In de afgelopen tien jaar is er gemiddeld 500.000 euro per jaar besteed aan de Domtoren, terwijl er niet gerestaureerd werd. Hij begrijpt het pleidooi van de heer Van Eijndhoven om structureel geld te reserveren voor monumenten die geen huurder hebben, maar die discussie hoort ook thuis bij de voorjaarsnota. Hij kan zich niet voorstellen dat het college of de raad niet bereid is om de restauratie te dekken, omdat de Domtoren een monument van nationaal belang is.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) komt terug op het vorige punt. Hij heeft bedoeld te vragen of gemeentelijke gebouwen kunnen worden verkocht, als de businesscase hiervoor goed is. Hij heeft niet gevraagd of het wenselijk is.

Wethouder Jansen antwoordt dat de algemene regel is dat gebouwen, waarin geen programma zit, verkocht worden, tenzij doorverhuren interessanter is. Voorlopig wordt de huur echter betaald door het programma Mobiliteit. Als de heer Bos vindt dat de wethouder Mobiliteit daaraan ten onrechte geld spendeert, dan zou hij dat aan de orde kunnen stellen bij de voorjaarsnota.
De heer Gilissen vraagt om een spoorboekje voor de implementatie van de Omgevingswet. In het eerste kwartaal 2017 komt er een update van de stand van zaken. De toegezegde raadsbijeenkomst is om agendatechnische redenen tot nu toe uitgesteld. Op 1 december 2016 wordt een festival Ruimte georganiseerd, waar dit een onderdeel van is.

De heer Gilissen (VVD) apprecieert de inspanningen van de wethouder, maar hij wil dat de raad kaders kan stellen over invoering Omgevingswet. De Eerste Kamer gaat binnenkort instemmen en de AMvB's liggen klaar. De VVD wil van de wethouder een raadsvoorstel krijgen over de manier waarop Utrecht de Omgevingswet gaat invoeren, zodat de raad erover kan discussiëren en middelen kan vrijmaken als dat nodig is.

Wethouder Jansen antwoordt dat de aanloop financieel is geregeld in de voorjaarsnota. De AMvB's zijn er nog niet; daarop is commentaar gegeven via de VNG en de G4. De wethouder probeert de raad zoals afgesproken mee te nemen in het trechteringsproces van grof naar fijn. De bedoeling is dat de raad in de bijeenkomsten aangeeft wat er anders zou moeten. Als de heer Gilissen iets anders wil dan het college, dan moet hij dat aangeven.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) valt de heer Gilissen bij. Gelukkig wordt de wet waarschijnlijk pas in 2019 ingevoerd, maar het lijkt haar verstandig om het als voorstel naar de raad te brengen, hoewel zij zich goed realiseert dat GroenLinks andere wensen zal hebben dan de VVD.

Wethouder Jansen rekent erop dat alle liefhebbers aanwezig zullen zijn bij het festival Ruimte.
Mevrouw Tielen vraagt naar een overzicht van woningeigenaren. Het Kadaster houdt dat natuurlijk bij, maar er is ook nog de website WistUdata Utrecht, waarop de woningen per buurt worden bijgehouden. Hij vraagt of de ambtelijke ondersteuning daarop een aanvulling mag geven.

Mevrouw Willems antwoordt dat WistUdata te vinden is op Utrecht.buurtmonitor.nl.

De voorzitter meldt dat mevrouw Tielen door haar tijd heen is en dat de heer Gilissen de interruptietijd heeft opgemaakt.

Wethouder Jansen vervolgt zijn beantwoording van de vragen van mevrouw Tielen. Utrechtse corporaties hebben net als de Amsterdamse corporaties geen afspraken gemaakt met Airbnb. Het college probeert de les die in Amsterdam geleerd is, over te nemen. In de brief die de wethouder heeft aangekondigd over de prestatieafspraken zal hij ook ingaan op de versnelling, onder andere voor de huisvesting van statushouders.
De wethouder vindt het goed dat de ChristenUnie weer eens aandacht vraagt voor de toegankelijkheid van zowel de openbare ruimte als gebouwen voor mindervaliden. Er wordt gewerkt aan de Utrechtse Standaard die de kwaliteit van de gebouwen moet bewaken. Agenda 22 wordt verankerd in Stedenbouwkundige Programma's van Eisen (SPvE's). Er gaat wel eens iets mis, maar het college zit op dezelfde lijn als de ChristenUnie op dit punt.

De heer Poelarends (CU) vraagt wanneer de raad inzicht kan krijgen in de Utrechtse Standaard en of het mogelijk is om een evaluatie te doen van de gevallen waarin het is misgegaan.

Wethouder Jansen antwoordt dat de raad dit jaar nog de Utrechtse Standaard zal ontvangen. Er wordt altijd een interne evaluatie gedaan. De gemeente wordt weleens aangesproken door het Solgu. De wethouder heeft er tot nu toe geen structuur in kunnen ontdekken, maar waar gewerkt wordt, vallen nu eenmaal spaanders.
Het beleid is erop gericht om de wachttijd voor starters terug te dringen door extra sociale nieuwbouw, extra nieuwbouw middelduur en versterking van de doorstroming. Het college wil bovendien in de anterieure overeenkomsten met beleggers in middeldure huurwoningen onder de liberalisatiegrens (720 euro) afspreken dat een percentage via Woningnet wordt toegewezen, zodat de gemeente kandidaten kan aandragen. In de praktijk is het aantal middeldure huurwoningen snel gegroeid, maar soms stageneren projecten, zoals de Wilhelminawerf. In de prestatieafspraken zal extra aandacht besteed worden aan sociale huurwoningen. De wethouder verwacht dat de commissie in december tevreden zal zijn over wat dit jaar bereikt is.
De wethouder is graag bereid om schriftelijk terug te komen op de vraag of het budget Versterken vitaliteit van de stad ten koste gaat van onder andere zwerfjongeren, maar wil daarvoor wel graag een nadere toelichting van de heer Poelarends.
De wethouder is het helemaal eens met de heer Schipper dat bijzondere doelgroepen beter gespreid moeten worden over het sociale bezit, ook in het particulier bezit. Hij is al eerder ingegaan op de strategieën van de gemeente.
Student & Starter vraagt of de aanpassing van het woningwaarderingssysteem gemonitord wordt. De gemeente heeft stevig gelobbyd om het van de baan te krijgen, maar dat is niet gelukt. Het kan dus alleen privaatrechtelijk tegengehouden worden, maar dat is niet gemakkelijk.

Mevrouw Ootes (Student & Starter) begrijpt dat het niet tegengehouden kan worden, maar juist daarom vraagt zij of de wethouder de gevolgen gaat monitoren.

Wethouder Jansen antwoordt dat de particuliere woningvoorraad gemonitord wordt via het Woononderzoek, een driejaarlijkse enquête van het CBS. Utrecht steekt er wat extra geld in om de steekproef wat groter te maken. De huren in de particuliere sector zijn in de afgelopen jaren met 30% gestegen, maar de huren van de corporaties zijn maar met 15% gestegen. Corporaties voeren in het algemeen prestatieafspraken uit en in de afgelopen drie jaar zijn de huurprijzen van de corporaties nog maar met 5% gestegen. Door deze maatregel van de minister gaat de particuliere huur ongetwijfeld stijgen en daarom was het college daar ook tegen.
De wethouder had zelf al voorgesteld om bij de SPvE's, het voorstadium van een bestemmingsplan, standaard op die floor space index te gaan zitten.
De wethouder weet dat er in het Stationsgebied gesprekken lopen over het studentenhotel. Hij heeft goed gehoord wat de fractie van Student & Starter daarover zegt.
De raad krijgt een overzicht van onttrekkingen, in ieder geval bij corporaties. De voorraadontwikkeling bij de corporaties in het afgelopen jaar, inclusief de onttrekkingen, heeft de raad net gehad.
De hervorming van het Utrechts Planproces is een permanent proces. Het UPP wordt voortdurend aangepast aan nieuwe ideeën.

De voorzitter vraagt of er vragen onbeantwoord zijn gebleven.

De heer Işik (PvdA) heeft gevraagd naar de inventarisatie van bouwlocaties waar eventueel sociale huur kan worden gerealiseerd. Ten tweede heeft hij om een evaluatie gevraagd van de wijkaanpak en ten derde heeft hij gevraagd wanneer de toegezegde Hoogbouwvisie naar de raad komt.

Mevrouw Tielen (VVD) heeft het gevoel dat haar vraag niet goed begrepen is. Zij zal de gemeente Nijmegen om een voorbeeld vragen, zodat zij het kan laten zien. Het lijkt haar prima dat Utrecht Amsterdam volgt op het gebied van Airbnb. Zij vraagt of er in Utrecht ook gehandhaafd wordt.

Mevrouw Schilderman (D66) heeft gevraagd wat de gemeente kan doen om het aantal zelfbouwprojecten te verhogen en ten tweede heeft zij gevraagd waarom er in Overvecht niet gekozen wordt voor een specifieke indicator voor de hoeveelheid sociale huisvesting en wat de visie van het college daarop is.

De heer Weistra (GroenLinks) heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag wat de gevolgen zouden zijn, als er nu al rekening gehouden zou worden met een marktconforme rekenrente.

Wethouder Jansen heeft toegezegd in de decemberbrief over de prestatieafspraken ook in te gaan op de gevraagde inventarisatie van bouwlocaties. Het college ziet geen reden om een nieuwe Hoogbouwvisie op te stellen, want dat maakt integraal deel uit van de nieuwe Ruimtelijke Strategie die de raad binnenkort behandelt. De budgetten voor wijkaanpak zijn afgebouwd en de lessen die daaruit getrokken zijn, zijn geïntegreerd in staand beleid.

De heer Işik (PvdA) vindt dat de wijkaanpak een belangrijke aanpak is geweest en zou graag zien welke lessen daaruit geleerd zijn. Hij vraagt of de wethouder een evaluatie wil toezeggen.

Wethouder Jansen antwoordt dat alle goede ervaringen al geïntegreerd zijn in het beleid. De raad krijgt daarvan jaarlijks een overzicht.
Als mevrouw Tielen een papieren plattegrond bedoelt, dan vindt de wethouder dat wel een beetje ouderwets. De moderne media zijn actueler dan ooit. Bovendien kost een papieren plattegrond heel vele geld. De data die mevrouw Tielen wil hebben, zijn beschikbaar via openbare bronnen.
Er wordt gehandhaafd op Airbnb, hoewel het in Amsterdam een groter probleem is dan in Utrecht. De handhaving op sociale huurwoningen ligt primair bij de corporaties. Hij stelt voor dat mevrouw Tielen voorbeelden van misbruik meldt.
Het college probeert zelfbouw op dit moment vooral te stimuleren in de sfeer van het Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO) omdat de grond heel duur is. Mevrouw Koopmans brengt als contactpersoon partijen bij elkaar. Door de plots niet al te groot te maken, schept de gemeente de voorwaarden om dit mogelijk te maken.
De raad krijgt ieder jaar, en dat is net gebeurd, een overzicht van de ontwikkeling van onder andere de percentages sociale huisvesting in alle wijken per corporatie. Het percentage sociale huur in Overvecht daalt al jaren omdat daar alle nieuwbouw een lager percentage sociaal heeft.

Mevrouw Schilderman (D66) verduidelijkt haar vraag. In de tekst wordt gezinspeeld op het feit dat de hoeveelheid sociale huisvesting kan bijdragen aan de problemen die daar worden ervaren en daarom is haar vraag waarom er geen bepaalde doelstelling aan verbonden is. Zij wil weten waarom daar niet voor gekozen is.

Wethouder Jansen antwoordt dat er heel veel flankerend beleid is in Overvecht en Kanaleneiland om te zorgen voor spreiding. De heer Schipper pleitte bijvoorbeeld voor een goede spreiding van statushouders. Je kunt dat bereiken door in andere delen van de stad de huren te verlagen, zodat statushouders daar terechtkunnen. Daar wordt aan gewerkt, maar Utrecht kan zich niet de luxe permitteren om in Overvecht bijvoorbeeld 3000 sociale huurwoningen te slopen of te verkopen.
De discussie over het BBV hoort thuis bij de voorjaarsnota, maar de wethouder is zijn aantekening daarover kwijt.

De voorzitter vraagt of de wethouder er schriftelijk op terug kan komen.

Wethouder Jansen vraagt of het antwoord ambtelijk gegeven mag worden.

De heer Brombacher antwoordt dat deze zaak meegenomen zal worden in kadernota Vastgoed bij de behandeling van de voorjaarsnota.

De heer Weistra (GroenLinks) vindt dat geen goed plan. De raad neemt nu investeringsbeslissingen en houdt daarbij rekening met 4%. De kans bestaat dat de gemeente een half jaar investeringen niet gaat doen omdat die volgens de huidige spelregels niet rendabel zouden zijn.

Wethouder Jansen heeft de collega Financiën niet naast zich zitten en daarom vindt hij dit niet het juiste moment om daarover een discussie te beginnen.

De heer Weistra (GroenLinks) vraagt of het mogelijk is om zijn vraag samen met de wethouder Financiën schriftelijk te beantwoorden.

Wethouder Jansen stelt voor dat de heer Weistra zijn eerdere brief agendeert en gebruikt als kapstok om deze discussie te beginnen in aanwezigheid van de wethouder Financiën.

De heer Schipper (SP) stelt voor om de video van de commissie van dinsdagavond terug te kijken, omdat toen over dit onderwerp is gesproken met de wethouder Financiën.

De voorzitter concludeert dat alle vragen beantwoord zijn. Zij schorst de vergadering om 16.50 uur tot 20.00 uur.

Toezeggingen commissie Stad en Ruimte 13 oktober 2016

Wethouder Everhardt

- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 2, Raadsvoorstel Programmabegroting 2017, binnen twee maanden terug te komen met een brief met de uitkomsten van het stadsgesprek over de tweede fase van het Stationsgebied inclusief het Westplein en een uitnodiging te zullen sturen naar de raad voor een technische bijeenkomst, waarin ook het punt geluid aan de orde zal komen.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 2, Raadsvoorstel Programmabegroting 2017, begin 2017 met een brief naar de raad te komen over de leefbaarheid en het groen in het Stationsgebied.

Wethouder Geldof

- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 2, Raadsvoorstel Programmabegroting 2017, de raad eind van dit jaar nader te informeren over het nieuwe afvalinzamelen, inclusief de oorzaken van de problemen, het toezicht en de handhaving, de verschillende mogelijkheden bij afvalcontainers (bijvoorbeeld met of zonder pas) en de inzet van ambassadeurs.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 2, Raadsvoorstel Programmabegroting 2017, met betrekking tot het erfgoed voor het einde van het jaar een nadere toelichting te sturen over de aanpak met een datagedreven sturing.
- De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 2, Raadsvoorstel Programmabegroting 2017,voor het einde van het jaar de stand van zaken te geven omtrent de Natuurbeschermingswet.

Verslag van de openbare avondvergadering van de raadscommissie Stad en Ruimte, gehouden op 13 oktober 2016 in de raadzaal te Utrecht

Aanwezig: De voorzitter, dhr. M. Koning, de wethouder Stationsgebied, dhr. V. Everhardt, de wethouder Verkeer en Mobiliteit, Duurzaamheid en Milieu, mw. L. van Hooijdonk, de wethouder, dhr. J. Kreijkamp, de leden, mw. G. Bouazani (PvdA), dhr. R. Post (PvdA), mw. R. Freytag (Student&Starter), dhr. I. te Ronde (D66), mw. S. Schilderman (D66), mw. J. Ferket (D66), dhr. A. Kleuver (D66), dhr. M. Sienot (D66), mw. J. Uringa (ChristenUnie), mw. E. van Esch (PvdD), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. M. Eggermont (SP), mw. N. van Gemert (SP), mw. M. Bollen (GroenLinks), dhr. T. Weistra (GroenLinks), mw. H. de Boer (GroenLinks), dhr. L. van Eijndhoven (VVD), dhr. A. van Schie (VVD), mw. J. Tielen (VVD), dhr. S. van Waveren (CDA), de commissiegriffier, mw. E. Siegelaer. Voorts aanwezig enkele medewerkers.

Afwezig: Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag: Mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland).

INHOUD VAN DIT VERSLAG pagina

1. OPENING EN MEDEDELINGEN **1**
2.1. RAADSVOORSTEL PROGRAMMABEGROTING 2017 ..... **1**
3. RAADSVOORSTEL TWEEDE BESTUURSRAPPORTAGE 2016 ..... **1**

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet iedereen van harte welkom. Hij constateert dat vanavond de onderwerpen economie (incl. stadspromotie/ citymarketing), werk en inkomen, duurzaamheid en bereikbaarheid besproken zullen worden.

2.1. Raadsvoorstel Programmabegroting 2017
3. Raadsvoorstel Tweede Bestuursrapportage 2016

Mevrouw Bouazani (PvdA) geeft aan dat de PvdA in zal gaan op de onderwerpen werk en inkomen en economie. Zij begint met het onderwerp economie. Allereerst constateert zij dat het amendement 2015/2040 over het opnemen van het werkloosheidspercentage van Utrecht als indicator, niet is uitgevoerd. Graag de toezegging dat in de volgende programmabegroting dit wel wordt opgenomen. Het is niet de bedoeling dat alleen de stadsregio's opgenomen worden. Ten tweede gaat zij in op de start-ups. De fractie merkt op dat uit recent onderzoek is gebleken dat startende ondernemers veel minder banen creëren dan wordt gedacht. Zij vindt daarom dat kritisch gekeken moet worden naar het financieren van deze startende ondernemingen. Welke criteria hanteert het college en vindt er ook een kwaliteitscontrole plaats? Ten derde verdwijnen de bakker, de slager en de boekhandel en ontstaan lege winkels. Een proactieve houding van het college hierbij ontbreekt. Waarom is het college hierbij niet net zo actief als bij het ondersteunen van start-ups? Is het college bereid actief leegstand tegen te gaan? Ten vierde gaat zij in op winkelcentrum Kanaleneiland. Zwerfvuil rondom dit winkelcentrum draagt niet bij aan de leefbaarheid en uitstraling van de buurt. In Amsterdam worden nieuwe Melkertbanen ingezet om ervoor te zorgen dat er investeringen worden gedaan in de openbare ruimte. Kunnen mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in Utrecht niet aan het werk geholpen worden waardoor de openbare ruimte verbeterd wordt?

Mevrouw Ferket (D66) vraagt wat de PvdA precies van het college verwacht.

Mevrouw Bouazani (PvdA) merkt op dat de middelen die er zijn om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan een baan te helpen, onvoldoende worden ingezet.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat die middelen aangevraagd moeten worden door werkgevers. Moet de gemeente de middelen nu gaan inzetten en de mensen in dienst nemen om de openbare ruimte schoon te houden?

Mevrouw Bouazani (PvdA) geeft aan dat er 3 miljoen euro in de programmabegroting staat voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte. Daarnaast wil een meerderheid in de raad dat het ondernemersfonds ingezet wordt om werkgelegenheid te creëren. Hierin heeft de gemeente ook als vastgoedeigenaar een belangrijke rol. De PvdA-fractie geeft aan de wethouder aan dat die middelen ingezet moeten worden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan het werk te helpen en zo een schone, veilige openbare ruimte te creëren.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat de gemeente geen vastgoedeigenaar is van winkelcentrum Kanaleneiland.
Mevrouw Bouazani (PvdA) zegt dat het haar niet uitmaakt wie de subsidie aanvraagt.

De heer Post (PvdA) merkt op dat uit de arbeidsmarktmonitor af te leiden is dat er op de Utrechtse markt steeds meer een tweedeling ontstaat tussen de hoogopgeleiden en laagopgeleiden en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. De laatste groep wordt ook steeds groter. De PvdA mist concrete maatregelen om hier iets aan te doen. De fractie noemt het revolverend fonds uit de kadernota Participatie en inkomen. Dit fonds is bedoeld voor het realiseren van banen aan de onderkant maar wordt nog maar zeer weinig gebruikt. De PvdA zou willen dat veel actiever gebruik wordt gemaakt van dit fonds. Graag een reactie van de wethouder. Dan de jeugdwerkloosheid. Op 1 januari houdt het huidige actieprogramma op terwijl de problemen nog lang niet opgelost zijn. De ambtenaren denken na over een vervolg en er is een EFS-subsidieaanvraag bij de EU in voorbereiding. Dit is mooi maar waarom steekt het college zelf geen extra geld in een vervolgaanpak? Daarnaast vraagt de fractie hoe de raad kan sturen op die EFS-aanvraag. Er dient extra focus te komen op ondersteuning van kwetsbare groepen met betrekking tot werk of vervolgstudie, stageplaatsen, met name in het mbo, en de aanpak van discriminatie van niet-westerse jongeren. Dan beschut werk. De PvdA vindt dat het college zich moet gaan voorbereiden op de komende wettelijke verplichting per 1 januari 2017. Het college dendert echter hardnekkig door met zijn eigen variant: het ‘op maat-project’. Voor dit project wil het college geld halen uit het participatiebudget. De PvdA gaat niet akkoord met die 120.000 euro uit het participatiebudget. Op dit punt zal de partij met een voorstel komen tijdens het slotdebat.
Vervolgens het armoedebeleid. Gisteren zijn de voorstellen voor nieuw beleid en de uitkomsten van de Utrechtse minimaeffectrapportage van Nibud bekeken. Hier wordt nog op teruggekomen. De eerste conclusie is alleen, dat een paar scherpe kantjes van het eerdere voorstel zijn afgegaan maar dat het geheel nog onvoldoende is. Ondertussen heeft het kabinet al wel 100 miljoen euro per jaar beschikbaar gesteld voor kinderen in armoede. Het is goed dat het college aan organisaties heeft gevraagd welke ideeën zij hebben voor het besteden van dit bedrag. Ook is het goed dat het Jeugdcultuurfonds en het Jeugdsportfonds actief betrokken worden. De fractie oppert ook een partij als het Utrechts Centrum voor de Kunsten te betrekken. Wanneer kan een voorstel voor de besteding van het geld verwacht worden? Dan de voedselbanken. In de commissiebrief van 26 september staat dat het college met de nieuwe Stichting Voedselbank in gesprek gaat over ondersteuning, ook met betrekking tot huisvesting. Dit laatste is extra mooi. Aan welke vormen van ondersteuning voor de huisvesting moet gedacht worden? Tot slot de capaciteit van de buurtteams. Het is nog steeds onduidelijk of er in 2017 ook extra geld blijft voor de capaciteit en deskundigheid van het buurtteam sociaal. Er wordt nog op een brief hierover gewacht. De fractie is hier benieuwd naar. In een eerder debat heeft hij een en ander gekoppeld aan de schuldhulpverlening. Vanwege de taken voor schuldhulpverlening is een blijvende impuls belangrijk. Met ingang van 1 september zijn de buurtteams immers de ingang voor schuldhulp.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) merkt op dat de uitkeringen structureel te laag zijn.

De heer Post (PvdA) antwoordt dat dit al langer een probleem is. Daarnaast zijn in de loop der jaren toeslagen bedacht omdat die nodig zijn om mensen rond te laten komen. Tot slot de vraag hoe het staat met het project Vroegsignalering bij schulden.

Mevrouw Ferket (D66) geeft aan dat de fractie tevreden is over de begroting die nu voorligt op het gebied van economie. De uitvoering van Motie 92 over toegankelijke, sociale en innovatieve inkoop wordt op de voet gevolgd want ondernemerschap en sociaal-maatschappelijke vraagstukken komen steeds meer samen. In dit kader noemt zij de Social Impact Factory.

De heer Van Waveren (CDA) vraagt of mevrouw Ferket ook iets vindt van de Social Impact Factory.

Mevrouw Ferket (D66) antwoordt dat D66 enthousiast is over de programma's van de Social Impact Factory voor maatschappelijke vraagstukken waar start-ups of kleine innovatieve bedrijven op in kunnen spelen. Dan Utrecht Marketing. 1 januari 2017 is dit hopelijk een feit. D66 is onder de indruk van het proces. Wat de fractie betreft mogen ook sportevenementen niet ontbreken. Verder is het een mooie ambitie om partners in de stad mee te laten betalen aan activiteiten van Utrecht Marketing. In hoeverre verwacht de wethouder dat deze inkomsten snel evenveel zullen zijn als de gemeente inlegt? Vervolgens Airbnb. Airbnb past bij Utrecht en om dit te behouden moeten er kaders gesteld worden. In april 2015 heeft de partij al gevraagd om afspraken te maken met Airbnb. Dit is opgepakt in samenwerking met de G4 maar heeft nog niet tot al te veel resultaten geleid. Het college zal met een plan komen om zaken te reguleren. Dat is prima maar wel tijdelijk. Ten aanzien van de beleidsregel merkt de fractie op liever negentig dagen te zien in plaats van zestig. Daarnaast is het kort door de bocht om overal maar maximaal vier huurders toe te staan. Graag een reactie. Met betrekking tot winkelcentra merkt D66 op dat de binnenstad bruist maar dat de winkelcentra in andere wijken het moeilijk hebben. Wellicht kunnen nieuwe winkelconcepten een oplossing bieden. Ook zijn vernieuwende mengvormen van horeca en winkels een idee. De fractie kijkt uit naar het nieuwe horecakader en hoopt dat de wethouder deelneemt aan de Haagse lobby om de drank- en horecawet te moderniseren. Vervolgens de vraag waar de terrassenverordening blijft. Wanneer kan deze verwacht worden?

Mevrouw Tielen (VVD) merkt op dat de toezegging gevraagd moet worden om de terrassenverordening dit kalenderjaar te krijgen.

Mevrouw Ferket (D66) antwoordt dat zij dit een goed idee vindt.

De heer Kleuver (D66) zegt dat de fractie blij is met het nieuws dat de wethouder aan de slag kan met zijn proeven op het gebied van bijstand. Het is jammer dat dit door Haagse invloeden zo lang moest duren. Vervolgens complimenten voor het feit dat er specifieke aandacht is voor oudere werkzoekenden. Wanneer kan de commissie een brief verwachten over de uitkomst van de informatie die over deze problematiek verzameld wordt? Verder heeft de wethouder een duidelijke uitspraak gedaan over de samenwerking met werk.nl als werk.nl niets zou doen aan bijvoorbeeld op leeftijd discriminerende vacatureteksten. Hoe is de wethouder met het UWV hierover gevaren? Dan de zin 'dat overige oorzaken leiden tot 20.000 euro aan hogere lasten in 2017'. D66 hoort graag wat die 'overige oorzaken' zijn.

De heer Van Waveren (CDA) is ook blij dat er iets gezegd wordt over ouderenwerkloosheid. Vorig jaar werd nog gezegd dat niet aan doelgroepenbeleid wordt gedaan. Het CDA constateert een mooie ommezwaai en is benieuwd hoe het college hiertoe gekomen is. Verder vindt de partij de aanpak wat beperkt om alleen maar een 'challenge' uit te zetten terwijl er in het land allemaal goede voorbeelden zijn van hoe ermee omgegaan kan worden. Wil het college iets breder kijken dan alleen een 'challenge'?

De heer Kleuver (D66) antwoordt dat hij benieuwd is naar meer informatie. Tot slot zou de burgemeester kijken naar kansen voor jongeren die geen verklaring omtrent gedrag kunnen krijgen. Misschien is het verstandig als de wethouder even met de burgemeester meekijkt.

De heer Te Ronde (D66) gaat in op het onderwerp bereikbaarheid. D66 ontvangt regelmatig signalen dat hinder wordt ondervonden bij wegen die op de schop gaan. Deze maand wordt echter op veel plekken tegelijk gewerkt. De fractie wil graag dat de overlast tot het minimum beperkt wordt. Hoe denkt de wethouder over de voortgang en de planning van de werkzaamheden en welke mogelijkheden ziet hij om de overlast voor de inwoners te beperken? Van bewoners uit Hooggraven en Lunetten krijgt D66 vragen over de Waterlinieweg. Het is hier erg druk en om de drukte te vermijden rijden mensen over de uitvoegstroken. Herkent de wethouder dit en ziet hij mogelijkheden om de uitvoegstroken op de Waterlinieweg, bijvoorbeeld bij Lunetten, te verlengen? Verder is de elektrische fiets een fantastisch alternatief voor de auto. Welke mogelijkheden ziet de wethouder om het gebruik van de elektrische fiets verder te faciliteren en hoe wordt gezorgd voor voldoende publieke oplaadpunten? Vanaf 2018 wordt een businesscase opgesteld voor openbare laadpalen voor auto's. Wat houdt deze businesscase in en waarom wordt gewacht tot 2018? Graag een reactie. Vervolgens doet het RIVM onderzoek naar effectieve maatregelen die de luchtkwaliteit in de stad en dus de gezondheid moeten verbeteren. Onderzoeksresultaten zijn er nog niet maar zijn er financiële middelen in het verkeersbudget gereserveerd om in 2017 iets met de uitkomsten te kunnen doen? Zo ja, hoeveel?

Dan de verkeerveiligheid. De wethouder heeft verbeterstappen aangekondigd. D66 is benieuwd naar de rapportage die in januari komt en later volgend jaar nogmaals. De PGB was niet duidelijk over het Utrechtse verkeerveiligheidslabel (UVL). Bij scholen met een UVL wordt verkeersveiligheid rondom scholen verder gerealiseerd door een combinatie met educatie. Bij ambtelijke navraag bleek dat niet alle scholen het label hebben en dat niet alle scholen dit label kunnen of willen halen. Hoe ziet de wethouder de rol van het UVL in de toekomst en wanneer kan een evaluatie van het UVL verwacht worden? Tot slot blijkt uit de programmabegroting dat in het actieplan De gebruiker centraal nog 250.000 euro beschikbaar is voor niet fysieke maatregelen. Kan de wethouder toelichten wat de bestemming van dit geld precies is?

Mevrouw Schilderman (D66) gaat in op het bereikbaar houden van de stad met het openbaar vervoer. Wanneer gaat hier nu aan gewerkt worden? Daarnaast krijgt D66 geen inzicht in de inhoudelijke richting van de wethouder ten aanzien van het proces. De partij vindt de werkwijze op dit moment niet transparant. Deze voldoet niet aan democratische waarden en doet geen recht aan de grootte van het proces. De fractie wil kaders stellen en het proces mee inrichten. Ook wil zij een onderbouwing van oplossingsrichtingen zien.

De heer Weistra (GroenLinks) schrikt van de woorden van mevrouw Schilderman.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat zij eerder mondelinge vragen heeft ingediend over dit onderwerp maar dat zij daar geen gehoor op heeft gekregen.

De heer Sienot (D66) gaat in op het onderwerp duurzaamheid. Hij geeft aan dat D66 niet wil dat er gemorreld wordt aan de duurzame ambities van Utrecht. Het ongelukje met het lage getal voor CO_2-uitstoot bij 2020 is er eentje in de categorie ‘eens maar nooit weer’. Ook dient het niet terug te komen in prachtige flyers voor de groepsaankoop zonnepanelen. Als Utrecht klimaatneutraal wil worden dan dient daar een jaartal aan verbonden te worden. Graag de toezegging dat de ambitie overeind blijft.

De heer Van Waveren (CDA) merkt op dat volgens hem de cijfers in de begroting uitstekend deugen. Deze geven namelijk aan hoe de middelen en de resultaten aan elkaar gekoppeld zijn. De ambitie van de heer Sienot is een droom met dit beleid.

De heer Sienot (D66) merkt op dat duidelijk te lezen was, dat het een vergissing was. Daarnaast zijn steile ambities een belangrijke impuls om door te pakken. D66 wil dan ook dat het college doorpakt. Allereerst ten aanzien van duizenden energieneutrale woningen in 2020 en duizenden nieuwe banen. De programmabegroting vermeldt nu alleen: niet van toepassing. Kan de wethouder samen met de Universiteit van Utrecht de impact van de duurzame transitie met betrekking tot werkgelegenheid meten? Vervolgens gaat hij in op Rijnenburg. Bij de voorjaarsnota is een motie aangenomen en D66 mist nu een gevoel van urgentie bij het college. De partij roept dit college dan ook op een platform energiepark Rijnenburg te beginnen waarbij bewoners, omwonenden, grondeigenaren, projectontwikkelaars en initiatiefnemers voor energieprojecten betrokken worden. Er dient geïnvesteerd te worden in een gezamenlijke visie. Graag een toezegging.

De heer Eggermont (SP) noemt de omliggende gemeenten.

De heer Sienot (D66) beaamt dat omliggende gemeenten ook betrokken moeten worden. Hij vervolgt zijn bijdrage met het fonds voor Utrechtse energie. D66 ontvangt bij de voorjaarsnota graag een voorstel om meer middelen in dit fonds te krijgen. De partij geeft aan dat allerlei grote financieringspartijen op zoek zijn naar werkende fondsen.

De heer Van Waveren (CDA) gaat in op het onderwerp verkeer met in het bijzonder de verkeersveiligheid. De systematiek van het actieplan Verkeersveiligheid en de richting daarvan zijn op zich niet verkeerd maar wat het CDA betreft is er wel aanleiding om er nog een extra schepje bovenop te doen. Daarnaast dient de inzet beter afgestemd te worden met het handhavingsprogramma en de inzet in de openbare ruimte. Verder is de methodiek om locaties en prioriteiten te bepalen nog onvoldoende inzichtelijk. Wil de wethouder in overleg met haar collega van openbare ruimte, ruim voor de voorjaarsnota met een helder overzicht te komen van locaties en projecten die geprogrammeerd staan maar ook van locaties die nog niet geprogrammeerd staan maar waar investeren wenselijk is? Wil zij daarbij ook helder maken hoe de koppeling is met de onderhoudsplanning voor de openbare ruimte? Verder wil het CDA ook graag meer inzet zien op kleine maatregelen. Dan de

gedragscomponent. Tijdens een CDA-ledenbijeenkomst bleek het fietsen zonder licht de grootste irritatie in het verkeer te zijn. In het actieplan wordt dit wel benoemd maar de inzet is nog niet duidelijk. Kan de wethouder toezeggen om hier in 2017 een prioriteit van te maken? Nummer twee op de irritatieranglijst van CDA-leden was het hard rijden in het algemeen en in het bijzonder door bezorgscooters. 30-kilometerzones in de inrichting is prima maar handhaving moet ook gebeuren. Kan de wethouder in overleg met de burgemeester ervoor zorgen dat hiervoor bij de politie meer aandacht komt? Tot slot het Utrechts verkeersveiligheidslabel. Dit loopt komend jaar af en het college geeft aan hier op een andere manier mee verder te willen. Wat het CDA betreft wordt er zeker mee doorgegaan en blijven de pijlers verkeersveilige schoolomgeving en betrokkenheid van ouders overeind. Kan het college toezeggen om uiterlijk met het meerjarenperspectief Bereikbaarheid en de voorjaarsnota de raad te informeren over de voorgenomen inzet voor 2018 en verder? Dan het onderwerp fietsparkeren. De gevraagde informatie is helaas niet beschikbaar. Hij vraagt nogmaals om de beantwoording van vraag 150. Vervolgens de westelijke stadsboulevard. In september is hier een drukbezochte informatiebijeenkomst over geweest. Hier waren veel mensen voor uitgenodigd. In het vervolg zal echter alleen in een beperkter gebied informatie verspreid worden. Kan de wethouder toezeggen dat alle informatie in hetzelfde grote verspreidingsgebied zal worden verspreid? De ingrepen raken namelijk veel mensen en niet alleen de aanwonenden. Wanneer krijgt de commissie overigens weer informatie over de voortgang en uitkomsten van de inspraak in dat gebied? Tot slot blijft het CDA van mening dat de verkeersplannen van het college de stad op slot zetten en de bereikbaarheid om zeep helpen. Recente cijfers over het Westplein tonen het ongelijk van het college en de coalitie aan.

De heer Te Ronde (D66) merkt op dat het CDA aangaf dat nog eens kritisch gekeken moet worden naar de methodiek voor verkeer en openbare ruimte en dat hierover gerapporteerd moet worden. Wat D66 betreft kan dit meegenomen worden in de rapportage die in januari komt.

De heer Van Waveren (CDA) antwoordt dat dit mooi zou zijn. Vervolgens het blok werk en inkomen. De fractie is met betrekking tot ouderen blij met de draai van het college. Vorig jaar gaf het college immers nog aan niet aan doelgroepenbeleid te doen. Het CDA blijft zich overigens wel zorgen maken over de effectiviteit van het geheel aan participatie- en re-integratiemaatregelen. Binnenkort wordt hier nog op teruggekomen. Dan het onderwerp economie. De partij maakt zich zorgen over het aanbod aan detailhandel in Leidsche Rijn, zeker nu de drie winkelcentra Vleuterweide, Terwijde en Leidsche Rijn Centrum in een hand komen. Dit betekent dat Terwijde als buurtvoorziening zou kunnen sneuvelen als ASR ervoor kiest om de vierkante meters in Leidsche Rijn Centrum prioriteit te geven. Deelt het college deze zorg? En is het college bereid om, zo nodig, na te denken over maatregelen? Tot slot de Social Impact Factory. Kan het college de commissie binnenkort informeren over de feitelijke resultaten in de buitenwereld?

De heer Weistra (GroenLinks) gaat in op het onderwerp economische zaken. Allereerst vraagt hij of brieven iets eerder gestuurd kunnen worden dan een dag voor de bespreking van de begroting. Ten tweede heeft de wethouder bij de voorjaarsnota zijn motie overgenomen om bij acquisitie van bedrijven ook te kijken naar duurzame bedrijvigheid. Onderdeel van het dictum was een opdracht van de raad om duidelijk te maken hoe deze inzet vorm krijgt. Dit staat niet in de begroting. GroenLinks hoort graag hoe de wethouder de raad hierover gaat informeren. Ten derde is de fractie met betrekking tot het LEF teleurgesteld in de hoeveelheid banen in 2015 voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Is de wethouder het met GroenLinks eens, dat er voor 2017 echt een schep bovenop moet? Ten vierde heeft de raad bij de behandeling van de winkeltijdenverordening het amendement van GroenLinks aangenomen om ook voor de zondagavond een zorgvuldige afweging te maken. Uit een bezwaarprocedure en schriftelijke vragen blijkt dat de wethouder dit amendement wel heel mager uitvoert. De raad heeft gevraagd om een belangenafweging per geval en GroenLinks ziet dit ook graag uitgevoerd. Graag een toezegging.

De heer De Boer (GroenLinks) gaat in op re-integratie. Vorige week sprak zij in de commissie haar verwondering uit over het vrijwel geheel verdwijnen van de groep mensen met 50% tot 80% loonwaarde uit het bijstandsbestand, mensen in arrangement twee. De wethouder heeft hier informatie over toegezegd maar na lezing van de begroting vraagt GroenLinks zich af of de kaders die gesteld zijn in de nota Werken aan werk nog wel kloppen met de praktijk. Dan de jeugdwerkloosheid. Het actieplan Jeugdwerkloosheid stopt in 2017. De fractie gaat ervan uit dat succesvolle instrumenten uit de aanpak jeugdwerkloosheid worden voortgezet, ook als er geen EFS-subsidie komt. Verder maakt GroenLinks zich zorgen over het verdwijnen van de drempelloze instroom in het mbo. Zonder vmbo-

diploma kan niet meer ingestroomd worden in een vakopleiding. Hierdoor belanden meer jongeren zonder startkwalificatie op de arbeidsmarkt. Welke mogelijkheden ziet het college om hier, al dan niet in overleg met de scholen en werkgevers, iets aan te doen? Vervolgens het onderwerp armoede. Het debat hierover komt nog. Uit minimaeffectrapportages van het Nibud blijkt dat er groepen zijn die nu al structureel te weinig geld hebben. De fractie is hiervan erg geschrokken maar zij is wel blij dat dankzij de motie van GroenLinks dit beeld nu duidelijk op tafel ligt en dat het beleid aangepast wordt. Verder is de partij benieuwd naar de besteding van het geld voor kinderen in armoede. Tot slot vraagt GroenLinks zich af hoe het zit met de loketfunctie voor zzp'ers in financiële problemen en kijkt de partij uit naar het voorstel voor het fonds waarmee schulden van jongeren kunnen worden opgekocht.

Mevrouw Bouazani (PvdA) vraagt wat GroenLinks vindt van het idee om betaalde banen te realiseren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Middelen daarvoor kunnen uit het Ondernemersfonds, het Stimuleringsfonds en het Lokaal Economisch fonds komen.

De heer De Boer (GroenLinks) denkt dat die fondsen daar niet voor bedoeld zijn.

Mevrouw Tielen (VVD) hoort mevrouw De Boer vragen om het voorstel voor het revolverend fonds voor jongeren met problematische schulden. Is zij het ermee eens, dat het fijn zou zijn als dit een raadsvoorstel zou worden waar uitgebreid over gesproken kan worden?

De heer De Boer (GroenLinks) antwoordt bevestigend.

Mevrouw Bollen (GroenLinks) merkt op dat Utrecht op de achtste plek staat in de ranglijst voor duurzame steden. Dat is mooi en reden om flink door te pakken om nog hoger op die lijst te komen. Vervolgens gaat zij in op het onderwerp geluid. In de programmabegroting is de volgende doelstelling over geluid opgenomen: Utrecht is een stad met zo min mogelijk geluidsoverlast. Dit is een mooi streven maar de inzet op een goede geluidskwaliteit in Utrecht mag groter en breder worden. De fractie noemt drie concrete punten die hieraan bijdragen. Allereerst het gebruik van stille banden. GroenLinks roept het college op hieromtrent over te gaan tot concrete acties gericht op het vergroten van het gebruik van stille banden. Kan de wethouder dit toezeggen? Ten tweede het gebruik van stil asfalt, zoab. In Utrecht is het zoeken naar een stukje zoab. Kan het college inzichtelijk maken hoe op dit moment de afweging wordt gemaakt tussen zoab en de zogenaamde Utrechtse mix en welke mogelijkheden er zijn om stil asfalt vaker toe te passen? Ten derde ziet GroenLinks kansen voor differentiatie in Utrecht met betrekking tot woonwijken met rust en gebieden met meer dynamiek. Graag de toezegging dat in beeld gebracht wordt wat de mogelijkheden en de effecten zijn, als Utrecht ervoor kiest om in sommige gebieden stilte als kernkwaliteit centraal te stellen.

De heer Weistra (GroenLinks) gaat in op het onderwerp bereikbaarheid. De fractie is gecharmeerd van het voorstel van de bewonersgroep Fris alternatief om de Thomas à Kempisweg om te bouwen tot een mooie verblijfsruimte. Kan de wethouder aangeven hoe serieus dit idee meegenomen gaat worden? Vervolgens vraagt GroenLinks de wethouder, om samen met ondernemers te kijken naar hoe op het stadshuisplein meer ruimte gemaakt kan worden voor fietsers en voetgangers. Graag een reactie.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) vraagt of in de binnenstad niet beter met nog veel meer ondernemers gesproken kan worden zodat tot een integraal plan gekomen kan worden om auto's te weren in de binnenstad.

De heer Te Ronde (D66) geeft aan enthousiast te worden van een integraal plan.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt dat het wat GroenLinks betreft een integraal plan mag worden.

De heer Van Schie (VVD) zegt dat de VVD ook enthousiast is over een integraal plan. Zodra de Lucas Bolwerkgarage er is mag de oostelijke binnenstad autovrij worden.

De heer Weistra (GroenLinks) vervolgt zijn bijdrage. Kan de wethouder aangeven hoe het staat met de aanpak van de Kanaalstraat en de Amsterdamsestraatweg? Verder pleit de Fietsersbond in het AD voor het weren van snorfietsers van fietspaden. Hier pleit GroenLinks ook al een tijd voor. Of dit kan, hangt af van de lokale helmplicht. Weet de wethouder al hoe het staat met de pilot in Amsterdam hierover? En heeft de wethouder al contact gehad met de BOVAG over een convenant om de meest

vervuilende scooters te weren? Tot slot de noordelijke ring Utrecht. Volgend jaar wordt begonnen met de milieueffectrapportage. De gevolgen voor de direct omwonenden worden dan in kaart gebracht. Er wonen echter ook mensen langs het provinciale gedeelte van de weg. Kan de wethouder aangeven hoe die ook meegenomen worden in deze rapportage?

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) gaat in op stallen en parkeren. In het centrumgebied zou de openbare ruimte nog meer teruggegeven moeten worden aan fietsers en voetgangers. Het centrum mag meer autoluw en autovrij worden. Verder is Stadsbelang klaar met het gratis fietsen stallen in de eerste 24 uur.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) merkt op dat in de bestuursrapportage staat dat er 780.000 euro over is met betrekking tot het uitvoeren van maatregelen voor auto- en fietsparkeren. Wat kost precies zoveel geld?

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat de exploitatie van fietsenstallingen, de investeringskosten en de kapitaallasten van het realiseren van de fietsenstallingen, veel geld kosten.

De heer Te Ronde (D66) merkt op dat de fiets ook veel voordelen oplevert.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) vraagt hoe de heer Te Ronde het zou vinden als hij 50 cent per dag moet betalen om zijn fiets te parkeren.

De heer Te Ronde (D66) antwoordt dat hij het ervoor over heeft.

De heer Eggermont (SP) vraagt zich af of alle bewoners in de stad 50 cent zouden willen betalen. Het zou weleens kunnen zijn, dat veel mensen hun fiets dan buiten zetten in plaats van in een stalling.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat ook veel geld uitgegeven wordt aan handhaving.

De heer Van Schie (VVD) sluit aan bij het pleidooi van Stadsbelang Utrecht voor prijsdifferentiatie ook voor de fiets. Daarnaast wijst hij erop dat er een soort subsidie van de automobilist naar de fietser is want de fietsvoorzieningen worden betaald door de automobilist.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) vraagt wat de handhaving van fout geparkeerde fietsen kost. Is dat niet veel meer dan 50 cent per fiets?

De heer De Boer (GroenLinks) merkt op dat 50 cent voor sommige mensen te duur is.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) ontvangt graag de toezegging dat de gratis stalmogelijkheden voor de eerste 24 uur geschrapt gaan worden. Vervolgens het autoparkeren en parkeergarages. Stadbelang Utrecht vindt dat het in gebouwen huisvesten van auto's geen taak is van de gemeente. Hier zijn marktpartijen voor. De fractie pleit voor het zo snel mogelijk afstoten van gemeentelijke parkeergarages. Vervolgens vraagt de fractie of het college het ermee eens is, dat autoparkeren in parkeergarages geen beleidsdoel dient te zijn voor de gemeente. Graag een reactie. Verder hoort de partij graag of het college bereid is de exploitatieverbetering van de individuele parkeergarages te initiëren.

De heer Van Eijndhoven (VVD) merkt op dat de reserve Utrechtse Energie de komende jaren niet benut wordt. Er is alleen een onderwerp dat wel een echt antwoord behoeft en dat is de biomassacentrale. Met deze reserve in de hand kan Eneco uitgedaagd worden om het warmtenet echt te verduurzamen bijvoorbeeld met aardwarmte. Het voorstel van de VVD zou zijn om voor mensen die zich afsluiten van stadsverwarming hun afsluitkosten te vergoeden zolang Eneco onvoldoende investeert in echte duurzaamheid. Als de wethouder hier niets in ziet dan stelt de partij voor de reserve vrij te laten vallen.

Mevrouw Tielen (VVD) gaat eerst in op het onderwerp economische zaken en daarna op het onderwerp werk en inkomen. Het verhaal van Utrecht Marketing is een goed verhaal. De VVD-fractie heeft alleen wel enige zorgen bij de financieringsambities en de inhoudelijke keuzes en kijkt daarom uit naar de verdere concretisering van de plannen. In 2022 bestaat Utrecht 900 jaar. Zijn er al plannen hieromtrent?

Mevrouw Ferket (D66) vraagt waar de zorgen uit bestaan.

Mevrouw Tielen (VVD) vraagt zich af of de kosten ook daadwerkelijk opgehaald zullen worden en of het verhaal een inhoudelijke lading kan krijgen met al de verschillende partners. Zij vervolgt haar bijdrage. Dank voor het fijne overzicht Utrecht Goed geregeld. De motie Meer ruimte, minder regels en minder gedoe heeft bij de voorjaarsnota alleen nog geen vliegende start gemaakt. Bij een volgend overzicht hoopt de VVD meer het perspectief van de Utrechtse bewoner of ondernemer te zien. Met betrekking tot Airbnb merkt de fractie op dat het goed is dat er een gelijk speelveld komt. De fractie ziet uit naar de volgende stappen. Dan de banen. De gemeente moet niet onnodig concurreren met ondernemers. De lijst met activiteiten is korter aan het worden. Verder dienen het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's en parkeergarages gewoon bij ondernemers terecht te komen. Welke mogelijkheden ziet de wethouder en op welke termijn kunnen plannen hiervoor tegemoet gezien worden?

De heer Sienot (D66) vraagt of het de VVD bekend is dat laadpalen al worden geëxploiteerd door commerciële private organisaties. De gemeente besteedt alleen aan. Het voordeel hiervan is, dat de laadprijs lager is. Is de VVD niet bang dat de prijs wordt opgestuwd? In andere steden waar commerciële partijen een en ander doen en de gemeente niet aanbesteedt ligt de prijs namelijk 10% hoger.

Mevrouw Tielen (VVD) antwoordt dat een en ander zich dan moet vertalen naar gewone ondernemers en marktconforme doelstellingen en prijzen. Dit ziet zij graag terug in de begrotingen. Dan de ruimtelijke strategie. Wat vindt de wethouder van de ontwikkelkansen voor de bedrijven- en kantorenterreinen? Zijn deze toekomstbestendig genoeg? Vervolgens het onderwerp werk en inkomen. Mensen moeten niet afgeschreven worden. Activering en onderhoud is cruciaal bij Utrechters die financieel afhankelijk zijn van de gemeente. Voor de begroting van komend jaar betekent dat, dat de VVD graag wil weten wat de afgelopen twee jaar geleerd is van het re-integratiebeleid. Kan de wethouder aangeven hoe hij zijn beleid kan evalueren en welke cijfers hij daarbij wil gebruiken? De fractie heeft overigens al eerder gepleit voor andere effectindicatoren op het gebied van de armoedeaanpak. Binnenkort wordt verder gesproken over armoede. Vervolgens de sociaal ondernemers. Hier wordt steeds apart over gesproken maar voor de VVD zijn de meeste ondernemers sociaal. Voor het college lijken sociaal ondernemers echter een nieuwe en speciale doelgroep te zijn die de norm moet worden in Utrecht. Wat betekent dit en welke privileges hoort de partij hier tussendoor klinken? Tot slot de pilot bij het UWV. Wat is de status op dit moment en op welke termijn is de pilot terug te zien in Utrecht? Kan de wethouder voor het slotdebat informatie leveren?

De heer Van Schie (VVD) gaat in op het onderwerp parkeren. De VVD-fractie sluit hieromtrent aan bij Stadsbelang Utrecht en merkt op dat het misschien een idee is, om een soort uitfaseringsplan te maken voor de stedelijke parkeervoorzieningen. Vervolgens graag de toezegging dat de commissie gauw een antwoord krijgt op de vraag die bij de voorjaarsnota is gesteld over het overloopparkeren. Dan het betaald parkeren. In sommige buurten heerst een parkeerregime waar bewoners van af willen. Is het college bereid om een proces in te richten met draagvlakmeting en parkeerdrukanalyse om betaald parkeren weer af te schaffen? Verder vraagt de VVD te zorgen voor een goede aanpak voor de doorstroming van auto's en fietsen in en om het Sciencepark. Met betrekking tot de stadsboulevard Socrateslaan maakt de fractie zich zorgen omdat nog niet geleerd is van de effecten van 't Goylaan. Graag de toezegging dat eerst geëvalueerd gaat worden, voordat verder gewerkt wordt. Tot slot het dynamisch verkeersmanagement. Op pagina 75 staat dat hier iets aan gedaan wordt. Er blijkt echter alleen gewerkt te gaan worden aan statische bewegwijzering. Dit begrijpt de VVD niet. Graag de toezegging dat hier een beter plan voor komt. Tot slot sluit de fractie aan bij het CDA ten aanzien van verkeersveiligheid.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) vertelt dat in 2008 het gemeentelijk verlichtingsplan het daglicht zag. In de jaren die volgden heeft de ChristenUnie meermaals gevraagd om meer actie op lichthinder en lichtvervuiling. Het college toonde echter weinig enthousiasme. De wethouder zegde wel toe met een plan van aanpak te komen. Betekent dit dan een vervanging van het huidige verlichtingsplan en moet daar niet eerst een evaluatie over komen? Wanneer kan de wethouder de commissie hierover informeren? Vandaag wordt de programmabegroting voor 2017 besproken maar waarom zijn er geen middelen gereserveerd voor de uitrol om lichthinder en lichtvervuiling tegen te gaan? Is de wethouder

bereid een meldpunt te openen waar mensen onnodige verlichting kunnen aangeven? Tot slot is dit college van plan reclametorens rondom de stad te plaatsen. Een onzalig plan. Hoe kijkt de wethouder Duurzaamheid hier tegenaan? Vervolgens het onderwerp geluid. In effectdoelstelling 2.1.1. staat dat het college meer wil doen dan alleen voldoen aan de wettelijke eisen voor externe veiligheid en geluid. Waarom wordt na twee jaar dan nog steeds geen oplossing geboden voor de geluidsoverlast van het motorcrossterrein op Lage Weide? De ChristenUnie vraagt met een oplossing te komen voor de buurt nog voordat de vergunning voor het verruimen van het aantal crossuren wordt afgegeven. Dit is niet eenvoudig want de effectdoelstelling heeft geen budget. De ChristenUnie vraagt de wethouder maatregelen te nemen en eventueel een cofinanciering met de MCU aan te gaan. Als de wethouder dit niet van plan is dan overweegt de fractie een voorstel en zal dan zelf dekking zoeken. Dan het onderwerp bereikbaarheid. De fractie mist de investeringen. Verder begon GroenLinks over het autovrij maken van het stadhuisplein. Wat de ChristenUnie betreft wordt ook een gedeelte van de Oudegracht autovrij gemaakt, in ieder geval van de Vismarkt tot aan het Ledig Erf. Vervolgens is erin de Biltstraat nog steeds een ernstig tekort aan fietsparkeerplekken. Er heeft zich nog steeds geen reële mogelijkheid voorgedaan voor een buurtfietsenstalling. Wat gaat het college hieraan doen? Tot slot de verkeersveiligheid. Zij noemt de Marnixlaan, de Franciscusdreef en de Pieter van Nieuwlandstraat. Hier wordt nog steeds te hard gereden. In hoeverre denkt de wethouder dat handhaving hier kan werken?

Mevrouw Van Gemert (SP) gaat in op het onderwerp werk en inkomen. Het CPB en het Sociaal Cultureel Planbureau hebben prognoses gegeven voor de toekomst van de arbeidsmarkt en zij stellen dat de positie van mensen aan de onderkant van de arbeidsmarkt verslechtert en dat er een toename is van ongelijkheid in loon. Daarnaast is er een hoge kans op werkloosheid en een afname van werkzekerheid bij laagopgeleid werk. Dit baart de SP veel zorgen. De partij vraagt de wethouder dieper in te gaan op het huidige bestand van mensen in de bijstand. Er dient goed gekeken te worden waarom die mensen in de bijstand zitten en hoe zij eruit kunnen komen. Hierbij dient overigens niet genegeerd te worden dat het overgrote deel van mensen in de bijstand niet kan werken. Deze mensen dienen een hogere bijstand te krijgen. Verder was de brief van het LEF teleurstellend. De SP wil graag concrete cijfers over hoeveel banen er daadwerkelijk ingevuld zijn door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ten aanzien van beschut werk sluit de SP aan bij hetgeen de PvdA hierover heeft gezegd. De partij verwacht per 1 januari 2017 een plan beschut werk. Tot slot is de partij aangenaam verrast door het nieuwe armoedebeleid dat gisteren is toegestuurd. Tegelijkertijd is de fractie heel verdrietig over de cijfers van het Nibud waaruit blijkt dat mensen structureel niet rond kunnen komen.

Mevrouw Bouazani (PvdA) vraagt hoe de SP aankijkt tegen de nieuwe Melkertbanen in Amsterdam.

Mevrouw Van Gemert (SP) antwoordt dat de SP hier nog niet helemaal uit is.

De heer Eggermont (SP) merkt met betrekking tot het amendement op dat de SP zich aansluit bij de opmerkingen die de heer Weistra hier zojuist over heeft gemaakt. Dan de begroting. Ten aanzien van duurzaamheid en bereikbaarheid zijn er goede plannen.

Mevrouw Freytag (Student&Starter) merkt op dat in de brief van de wethouder Economische Zaken staat dat hij het kwalijk vindt dat woningen als hotels gebruikt worden. Maar vindt de wethouder het andersom ook kwalijk dat hotelovereenkomsten voor woninghuur gebruikt worden? Verder blijken er gesprekken te zijn met een initiatiefnemer voor een studentenhotel. Deze hotelvorm heeft naast hotelkamers in reguliere zin, ook kamers die veelal gebruikt worden door internationale studenten voor periodes van een semester, een half jaar of een jaar. Deze studenten wonen in het hotel zonder huurrechten. Het is juridisch mogelijk hiervoor een tijdelijk huurcontract aan te gaan maar de hoteleigenaren doen dit niet, zo leert de ervaring in andere steden. Hoe ver zijn de gesprekken met de initiatiefnemer en is de wethouder het met Student&Starter eens, dat het onwenselijk is dat deze mensen een woning huren zonder huurbescherming? De fractie vraagt de wethouder contact op te nemen met de gemeenten waar al zo een hotel is om ervaringen te horen. Daarnaast vraagt de partij of de wethouder bereid is invloed uit te oefenen op het studentenhotel om ervoor te zorgen dat mensen een tijdelijk huurcontract krijgen in plaats van een bruikleen- of een dienstencontract. Met betrekking tot het onderwerp economische zaken sluit zij aan bij de vragen van mevrouw Ferket en mevrouw Tielen ten aanzien van de terrasverordening. Dan het onderwerp bereikbaarheid. Allereerst het parkeren. Fietsen moeten in de fietsenkelders en Student&Starter vindt dat auto's in garages moeten. Het verbaast de fractie dat de voorgestelde parkeerbelasting voor het stallen van een auto in de openbare ruimte een vierde bedraagt van het bedrag dat men maandelijks kwijt is aan het stallen

van een auto in een garage. Is de wethouder het ermee eens dat deze verhouding onwenselijk is? Wil zij het verschil mitigeren? Over een periode van vijftien jaar zouden de prijzen gelijk aan elkaar kunnen worden. Student&Starter ziet nog een mogelijkheid om auto's uit de openbare ruimte te krijgen. Er kan namelijk iets gedaan worden met de leegstand ten aanzien van parkeerplekken. Uit een onderzoek in Zuid-Holland blijkt namelijk dat 42% van de autoparkeergarages onder of bij een woningbouwproject leegstaat. Dit is schrikbarend veel. Wat is het percentage in Utrecht? Heeft de wethouder inzicht in het percentage en zo niet, wil hij dit percentage dan onderzoeken? Daarbij is het wellicht handig meteen met een voorstel te komen voor de inzet van deze private plekken. Vervolgens het onderwerp bereikbaarheid. De fractie kan zich vinden in de doelstellingen. In de effectindicatoren is een en ander alleen niet terug te zien. Wil de wethouder komen met een voorstel voor indicatoren? Student&Starter doet hiervoor graag een voorzetje. De partij wil graag de volgende indicatoren zien: de tevredenheid over de bereikbaarheid per modaliteit; de ervaren verkeersonveiligheid; het aantal verkeersslachtoffers; de voornaamste toegangswegen per modaliteit in relatie tot de reistijd; en de gemiddelde reistijd per kernknelpunt. Graag reactie.

Mevrouw Van Esch (PvdD) gaat in op het punt duurzaamheid. Allereerst de lichtvervuiling. Er ligt een gemeentelijk verlichtingsplan uit 2008 en een evaluatie uit 2013. Hieruit bleek dat toen nog maar tussen de 7% en 25% van de sterren zichtbaar is door lichtvervuiling in Utrecht. De PvdD wil stilstaan bij de verlichting van gemeentelijke gebouwen en niet-gemeentelijke gebouwen. Uit de evaluatie van 2013 komen een paar opvallende conclusies en aanbevelingen. Er wordt aangegeven dat vooral openbare wegen en bedrijventerrein Papendorp lichtbakens zijn. Daarbij wordt gesteld dat meer onderzoek zinvol zou zijn om tot een kwantitatievere analyse van gegevens over lichtvervuiling te komen. De PvdD wil graag dat dit onderzoek er komt. Is de wethouder bereid om de conclusies uit 2013 in de praktijk te gaan brengen? Dan de onderwerpen duurzaamheid en winkeldeuren. Utrechtse winkeliers stoken voor de straat. Naar aanleiding van schriftelijke vragen van de PvdD begin van dit jaar, antwoordde het college dat via de overlegkanalen geprobeerd zou worden om energieverspilling bij winkels op de landelijke agenda te krijgen. Dit is helaas niet gelukt. Ziet de wethouder andere wegen om te bewerkstelligen dat bijvoorbeeld de Wet milieubeheer op dit punt aangepast wordt? Grootverbruikers van energie kunnen wel verplicht worden om hun deuren te sluiten zodat zij niet stoken voor de straat. Klopt het dat winkels die vallen onder een keten of eigenaar beschouwd kunnen worden als een bedrijf en dus als grootverbruiker? Als dit het geval is, dan kan de gemeente wel degelijk handhaven op energieverspilling. Graag de toezegging dat bij de winkels die onder de Wet milieubeheer vallen, maatregelen genomen worden. Voor gevallen waarvoor geen regelgeving is, dient een ontmoedigingsbeleid opgesteld te worden. Tot slot terrasverwarming op gemeentegrond. De wethouder Financiën liet weten dat hij en de wethouder Duurzaamheid geen beleid willen maken om dit te ontmoedigen omdat er afgesproken is dat vergunningen en belastingen niet ingewikkelder gemaakt zouden worden. De PvdD is verbaasd. Dient duurzaamheid niet zwaarder te wegen?

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

Wethouder Everhardt gaat in op het revolverend fonds. Hier wordt gebruik van gemaakt via social impact bonds. Dit betekent dat de garantie er is dat dit geld ook uitgekeerd gaat worden als de prestatie wordt gehaald.

De heer Post (PvdA) wil graag meer inzicht in waar het fonds voor gebruikt is.

Wethouder Everhardt ***zegt toe dat hij inzicht zal verschaffen in waar het revolverend fonds voor gebruikt is. In het verleden zijn brieven gestuurd over hoe men om wilde gaan met de social impact bonds. Hier zijn ook door de raad besluiten over genomen. Deze kan hij toesturen en er voor het slotdebat een toelichting op geven.*** Vervolgens gaat hij in op het actieplan Jongeren. Dit is een regionaal plan en dit keer wordt geheel ingezet op kwetsbare jongeren. Richting GroenLinks zegt hij dat die bestanddelen die effect hebben gesorteerd, daarin versleuteld zullen worden. Dan de 120.000 euro uit het participatiebudget. Dit is een deel van het P-budget en er zal afgerekend worden op resultaat. Dit is dus gealloceerd. Vervolgens de 100 miljoen euro voor armoedebeleid voor kinderen. Dit wordt overigens 85 miljoen euro voor de gemeente. Dit is de inzet vanuit het kabinet maar dient nog wel bepaald te worden. Het college pleit ervoor dat dit geld gebruikt kan worden bijvoorbeeld voor de U-pas. Met betrekking tot de voedselbank geeft hij aan dat gekeken zal worden wanneer de stichting er is en dat dan met een open houding met deze stichting om de tafel gegaan zal worden om te kijken naar huisvesting. Hierover zullen dan voorstellen naar de commissie komen.

De heer Post (PvdA) vraagt waar het college aan denkt bij de ondersteuning voor huisvesting.

Wethouder Everhardt merkt op dat de stichting eerst opgericht moet worden. Zodra deze er is, zal het gesprek aangegaan worden. Vervolgens zal dan naar de commissie gekomen worden. Dan het project Schuldhulpverlening en de uitrol daarvan. Dit project wordt op dit moment in Kanaleneiland en Overvecht uitgevoerd. De eerste tussenevaluatie is voorzien in november. De eindevaluatie zal afgerond worden in februari 2017. Met de resultaten komt hij dan naar de commissie. Ten slotte zal nog gesproken worden over het armoedebeleid. Hij heeft aan het Nibud gevraagd of het beeld verandert door de 100 miljoen euro van het kabinet, maar dat is niet zo. Ten aanzien van het buigbudget merkt hij op dat dit ten opzichte van dit jaar het verschil is. Dit jaar zit men in een inktzwart scenario. Ten opzichte van het inktzwarte scenario is het iets beter maar het is nog steeds een diep zwart verhaal. Het is nog wel zo dat men formeel de beschikking nog moet krijgen. Vervolgens de aanpak rond ouderen en werkloosheid. De brief van eind november zal breder zijn dan alleen de 'challenge'. Ten aanzien van de website van het UWV en de discriminatie merkt hij op dat hij vindt dat de 'handschoen' goed is opgepakt. Men zit erbovenop, informatie wordt proactief gedeeld en er zijn nog maar heel weinig incidenten. Verder behelst de 20.000 euro in de begroting een kleine correctie van de WTCG-geldenverdeling tussen de afdelingen MO en Werk en Inkomen. Vervolgens zal hij dicht bij de burgemeester gaan zitten als het over de VOG gaat. Dan de Social Impact Factory. Het gaat hierbij om netwerk en netwerkversterking. Daarnaast komen er ook concrete banen naar voren. Verder wordt gebruik gemaakt van de 'challengemethodiek' waarbij ondersteuning wordt geboden om bepaalde vraagstukken in de stad op een vernieuwende manier aan te pakken.

De heer Van Waveren (CDA) vraagt of de wethouder een memo kan sturen over wat er echt gerealiseerd is buiten de deur.

Wethouder Everhardt ***antwoordt dat hij die memo kan sturen.*** Vervolgens gaat hij in op vragen van GroenLinks. Hij geeft aan dat volgens hem het kader nog steeds past. In een brief zal hij hier verder op ingaan. Ook zal dan ingegaan worden op de arrangementen. Dan de drempelloze overgang van vmbo naar mbo. Vanzelfsprekend is er een nauwe samenwerking met de onderwijsinstellingen. Daarnaast staat in het actieplan Jongerenwerkloosheid de doelgroep met mogelijk geen startkwalificatie centraal. De inzet is dan vervolgens om een en ander terug te brengen naar een onderwijsvorm of een andere invulling met werk. Met betrekking tot de loketfunctie voor zzp'ers merkt hij op dat hiervoor een aantal loketten zijn. Een zo een loket is ook bij de gemeente aanwezig. Dan het initiatief van GroenLinks over schulden en jongeren. Vanzelfsprekend wordt dit een raadsvoorstel. Voor het eind van het jaar wordt een technische bijeenkomst georganiseerd om de inhoud te bespreken. Hierna komt er een raadsvoorstel naar de commissie.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) vraagt of ook organisaties betrokken worden.

Wethouder Everhardt antwoordt dat dit zijn inzet is. Vervolgens gaat hij in op de vragen van de VVD. Hij beaamt dat activering heel belangrijk is. Voor het eind van het jaar zullen de eerste bevindingen van de effectstudies naar de commissie komen. ***Dan de pilot Zeist. Voor het slotdebat komt informatie hierover naar de commissie.*** Dan de vragen van de SP. In de arbeidsmonitor kennen de mensen met de hoogste opleiding nog steeds de meeste werkloosheid maar hij begrijpt het betoog van de SP. Ten aanzien van beschut werk merkt hij op dat hij hiermee verder zal gaan. Het wetsvoorstel moet nog van de Raad van State terugkomen. Als de wet wordt aangepast dan zullen maatregelen getroffen worden en zal hij hierop terugkomen.

Mevrouw Tielen (VVD) vraagt wat de bijzondere positie van sociaal ondernemers in de praktijk gaat betekenen.

Wethouder Everhardt vertelt dat dit een vorm van ondernemen is, waar partijen met nieuwe initiatieven zich in herkennen. In essentie is hij het eens met de VVD dat als een ondernemer ook die mensen een kans wil geven die misschien niet in eerste instantie vooraan zouden staan, dat die dan ook een sociaal hart heeft.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Everhardt komt voor het slotdebat met inzicht in zaken waarvoor het revolverend fonds in het kader van het participatiebudget is gebruikt.
Wethouder Everhardt komt voor het slotdebat met informatie over de pilot Zeist.

Wethouder Everhardt stuurt een brief over wat buiten de deur gerealiseerd is in relatie tot de Social Impact Factory.

De voorzitter vraagt wanneer de wethouder deze brief toestuurt.

Wethouder Everhardt antwoordt dat de Social Impact Factory inzet en resultaten heeft vastgesteld. Een en ander is eigenlijk pas zinvol als alle handelingen zijn afgerond. Hij kan wel kijken of tussendoor een tussenstand geleverd kan worden. Hiervoor wil hij het memo-instrument gebruiken.

De heer Van Waveren (CDA) vraagt wanneer die memo kan komen.

Wethouder Everhardt ***geeft aan na de kerst een eerste memo te willen sturen.***

De voorzitter concludeert dat de wethouder uiterlijk in Q1 volgend jaar, met een memo komt. Hij herhaalt de toezegging.
Wethouder Everhardt stuurt uiterlijk in Q1 volgend jaar een brief over wat buiten de deur gerealiseerd is in relatie tot de Social Impact Factory.

De voorzitter constateert dat de beantwoording van wethouder Everhardt ten einde is.

Wethouder Kreijkamp gaat in op de toevoeging van de indicator werkloosheid. Hij zegt nogmaals toe dat deze ook in de voorjaarsnota en begroting verwerkt zal worden. Jaarlijks zal ook de arbeidsmarktmonitor gestuurd blijven worden.

Mevrouw Bouazani (PvdA) zegt dat de PvdA expliciet gevraagd heeft de plek van Utrecht ten opzichte van alle gemeenten aan te geven. Nu staan alleen de stadsregio's vermeld.

Wethouder Kreijkamp antwoordt dat hij dit graag wil toezeggen maar dat er dan wel een vraagstuk ontstaat met betrekking tot wanneer gemeten wordt. Er zijn niet van elk jaar, van alle 393 gemeenten cijfers beschikbaar. Vervolgens vroeg de PvdA naar de financiering van start-ups. Hij legt uit dat de gemeente dit zeer beperkt doet. Er wordt juist aan gewerkt om het ecosysteem rondom start-ups te versterken in Utrecht. Als start-ups structurele werkgelegenheid kunnen bieden dan komen deze in aanmerking voor een subsidie uit het LEF. Op een andere manier worden geen start-ups gefinancierd of gestimuleerd. Dan de vergelijking met winkels. Hier wordt veel aan gedaan zoals winkelstraatcoördinatoren, keurmerk Veilig Ondernemen en ruimtelijke plannen rond winkelcentra. Ook zal er nog een stadsgesprek georganiseerd worden door de raad en Economische Zaken. Met betrekking tot de vernieuwde Melkertbanen merkt hij op alleen de brief te hebben gelezen. Het plan heeft hij nog niet kunnen vinden. Het college is echter niet voornemens iets dergelijks te gaan doen gefinancierd uit middelen zoals die van het LEF. Deze zijn namelijk bedoeld voor banen die door ondernemers worden gecreëerd. Het gaat daarbij om 4.500 euro per structurele baan en dat is van een andere orde dan de financiering van een Melkertbaan.

Mevrouw Bouazani (PvdA) merkt op dat de doelstelling voor meer banen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt niet wordt gehaald.

Wethouder Kreijkamp antwoordt dat de lijn van het college is, dat ingezet blijft worden op de instrumenten die er zijn. Alles bij elkaar wordt veel gedaan voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daarnaast blijft het college inzetten op het instrument LEF. De heer Weistra vroeg of er een schepje bovenop kan in 2017. Na de brief van deze week is een doorkijkje gegeven naar waar samen met het werkgeversservicepunt extra op ingezet zal worden. In de jaarlijkse rapportage van het LEF zal aangegeven worden hoeveel banen daadwerkelijk ingevuld zijn. Dan Airbnb. Mevrouw Freytag zei dat hij het kwalijk vindt dat Airbnb bestaat. Hij merkt op Airbnb juist een welkome aanvulling te vinden op het toeristische aanbod in Utrecht. Er dienen alleen wel enige spelregels opgesteld te worden. Er zal beleid gemaakt worden voor het aantal dagen, 60-90. Hierin zal ook het maximaal aantal bewoners overwogen worden. Vervolgens geeft hij aan zeker nog de ambitie te hebben om met Airbnb een deal af te sluiten.

Mevrouw Ferket (D66) begrijpt niet dat het Ministerie van Economische Zaken zich zo terughoudend opstelt. De G4-steden kunnen de handen ineen slaan om afspraken te maken met Airbnb. Zij begrijpt niet dat dit nu gefragmenteerd gebeurt. Gezamenlijk kan een vuist gemaakt worden.

Wethouder Kreijkamp antwoordt het met mevrouw Ferket eens te zijn. Vervolgens gaat hij in op het onderwerp horeca en terrassen. In november of december is hij voornemens met een brief naar de commissie te komen met ideeën voor voorstellen voor aanpassingen van het horecakader. De fracties kunnen reageren zodat hij vervolgens met een definitief voorstel kan komen.

Mevrouw Ferket (D66) begrijpt dat er een brief komt met een eerste aanzet voor aanpassingen van het horecakader en de terrassenvergunning. Moet dan voor de terrassenvergunning eerst gewacht worden op het nieuwe horecakader?

Wethouder Kreijkamp antwoordt dat volgens hem een evaluatie van de terrassenverordening is toegezegd door een van zijn collega's. Deze dient snel naar de commissie te komen zodat erover gesproken kan worden. Hij heeft alleen nog niet in beeld dat er veel aanpassingen zouden gaan komen. Een en ander dient niet te groot gemaakt te worden. Binnen de huidige APV kan er veel. Maatwerk is mogelijk. Vervolgens heeft de heer Van Waveren gevraagd naar de detailhandel Leidsche Rijn en het in een hand zijn van drie winkelcentra aldaar. Het college is verheugd dat ASR voortvarend met Leidsche Rijn Centrum aan de gang is. Daarnaast deelt hij de zorg rondom leegstand in andere winkelcentra. Het is echter in het belang van de investeerder dat de winkelcentra goed blijven draaien. Vanuit Economische Zaken zal ook gekeken worden samen met Leidsche Rijn, naar wat er gedaan kan worden in winkelcentra als Terwijde en Vleuterweide. Het gebruik van een leegstandsverordening vindt hij echter te ver gaan. Verder merkte de heer Weistra op dat er deze week veel brieven verstuurd zijn. Excuus hiervoor, maar hij wilde voor het herfstreces en deze behandeling een aantal dingen afgerond hebben. In september en oktober kwam er veel naar hem toe waar hij de commissie nog over wilde informeren. Vandaar waarschijnlijk iets meer brieven dan wenselijk. Dan de vraag over duurzame bedrijven en het niet opnemen daarvan in de PGB. Volgens is opgenomen dat juist ingezet zal worden op groene banen. Over een week gaat hij ook naar het buitenland met veel groene ondernemers uit de stad om daar netwerken en relaties op te bouwen. Verder zal er een ander inzicht komen in de voortgangsrapportage van de acquisitie. In de begroting zal dit voortaan ook als indicator meegenomen worden. Dan het amendement op de nieuwe Winkeltijdenverordening 2015. Hij begrijpt de reactie van de heer Weistra en de heer Eggermont maar er wordt wel degelijk een individuele toetsing per aanvraag gedaan. Er wordt dan getoetst op leefbaarheid.

De heer Eggermont (SP) heeft niet het gevoel dat er sprake is van een individuele beoordeling. Verder vraagt hij zich af hoe er gehandhaafd wordt op overlast.

Wethouder Kreijkamp antwoordt dat het dan gaat over het ontwikkelkader horeca en vergunningverlening. Dit is ingewikkeld en op dit moment wordt gekeken wat er gedaan kan worden als er overlast is. Verder is de individuele belangenafweging echt per individueel geval gedaan op basis van de leefbaarheid. Het argument 'het is maar drie uur meer' is nooit doorslaggevend geweest in die toetsing.

De heer Weistra (GroenLinks) merkt op dat een en ander niet lijkt op een individuele afweging. Er worden algemene stellingen gehanteerd.

Wethouder Kreijkamp verwijst naar de beantwoording van het college. Hierin staat heel helder dat een individuele aanvraag van een ondernemer wordt ontvangen en dat dan op basis van de door de raad vastgestelde verordening gekeken wordt naar de toetsing op het gebied van leefbaarheid. Er wordt gewerkt met meerdere criteria en er wordt van meerdere delen van de gemeente informatie opgehaald waarna dan de afweging wordt gemaakt op leefbaarheid. Vervolgens Utrecht Marketing. Er wordt veel verwacht van private partners. Op dit moment is een netwerk ontstaan met veel partijen uit de stad. Daarnaast is er een toezegging van een groot aantal bedrijven om hier actief in mee te gaan doen en financiële middelen voor in te gaan zetten. Dit staat ook in het ambitieplan. Het wordt wel een uitdaging om de hele ambitie in te gaan vullen. Het is belangrijk dat de organisatie nu een goede start kan gaan maken. Dan de viering 900 jaar Utrecht in 2022. Hij vertelt dat er gesprekken lopen vanuit een stichting die hier speciaal voor is opgericht. Plannen worden nu door de partners uitgewerkt. Hij zal met de andere portefeuillehouders bespreken wanneer de raad geïnformeerd en betrokken kan worden. Ten aanzien van de ruimtelijke strategie merkt hij op dat deze een aantal zogenoemde prioritaire gebieden aanwijst. Op dit moment is te zien dat Papendorp behoorlijk in de lift zit. De prioritaire gebieden zijn speerpunten. Vanuit Economische Zaken werkt men aan al de gebieden en daarnaast is het beleid dat ook gestreefd wordt naar meer gemengde functies waar werk en wonen gecombineerd kunnen gaan worden. Vervolgens vroeg mevrouw Freytag naar de ontwikkeling van

een studentenhotel. Dit is hem bekend. De gemeente is in gesprek met een ondernemer die een studentenhotel in de stad wil vestigen. Deze gesprekken bevinden zich nog niet in een vergevorderd stadium. Als een en ander verder komt dan zal dit een bestemmingsplanprocedure vragen waar de raad bij aan zet zal komen. Hoe omgegaan zal worden met tijdelijke huurcontracten of iets dergelijks, weet hij op dit moment niet. ***Hij zegt toe dat informatie opgehaald zal worden bij steden waar al studentenhotels zijn. Deze informatie zal meegenomen worden in de gesprekken. Als het initiatief van de betreffende ondernemer verder is, dan zal de commissie geïnformeerd worden.***

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat achter veel van deze studentenhotels Syntrus Achmea zit. Dit bedrijf kan gewoon aangesproken worden.

Mevrouw Van Gemert (SP) vraagt wat de wethouder precies meeneemt in de gesprekken.

Wethouder Kreijkamp antwoordt dat hij zijn mening nog moet vormen. Verder weet hij niet wie er achter de ondernemer zit. Daarnaast is het niet zijn eerste taak om ondernemers aan te spreken. Hij gaat graag met ze in gesprek.

Mevrouw Tielen (VVD) mist de reactie van de wethouder op de vraag of het overzicht van Utrecht Goed geregeld een volgende keer vanuit een ander perspectief gegeven kan worden. Daarnaast mist zij de reactie van de wethouder op de activiteitenmarkt en overheid. Wanneer denkt hij dat ondernemers een aantal van de gemeentelijke taken over kunnen nemen?

Wethouder Kreijkamp merkt op dat wethouder Van Hooijdonk de laatste vraag zal beantwoorden. De eerste vraag behelst de portefeuille van wethouder Geldof. Hij zal de vraag met wethouder Geldof bespreken.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Kreijkamp informeert bij andere gemeenten naar hoe daar wordt omgegaan met studenthotels. Hij informeert de commissie hierover op het moment dat het bestemmingsplan wordt toegestuurd.

De voorzitter constateert dat de beantwoording van wethouder Kreijkamp ten einde is.

Wethouder Van Hooijdonk gaat eerst in op bereikbaarheid en daarna op duurzaamheid. Allereerst de voetganger. Het college is een proces gestart om zich te beraden op de positie van de voetganger in de binnenstad. Eind van dit jaar of begin volgend jaar hoopt zij een voorstel te kunnen doen. De voorstellen die gedaan zijn, neemt zij daarbij in overweging. Ten tweede de fiets. GroenLinks vraagt om het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan. Met interesse worden de ontwikkelingen in Amsterdam gevolgd en de ontwikkelingen qua wetgeving. Vervolgens zal gekeken worden of een en ander ook van toepassing zou moeten zijn in Utrecht. Dan de vraag van de heer Weistra over het contact met de BOVAG. Hier is het college mee bezig. Gesprekken lopen en er loopt een onderzoek naar overlast van bromfietsers. Ten aanzien van elektrische fietsen merkt zij op dat het college deze stimuleert. Er worden bijvoorbeeld roadshows georganiseerd voor bedrijven en doelgroepen. Daarnaast worden goede routes aangelegd. Met betrekking tot laadpalen merkt zij op dat in de gemeentelijke stallingen stopcontacten zitten maar dat er weinig gebruik van wordt gemaakt. Mensen laden voornamelijk thuis blijkbaar. Vooralsnog is er dus geen enorme behoefte aan laadpalen in de openbare ruimte. Dan het kopje fietsparkeren. Ondernemers zijn zich aan het beraden op hoe zij willen dat de Biltstraat eruitziet. Als er voor de buurtstalling een goed idee blijkt te zijn dan staat zij daar open voor. Vervolgens de cijfers waar het CDA om vroeg. Excuus voor het feit dat het extra antwoord niet gekomen was. Zij denkt dat dit wel geformuleerd was maar dat er ergens niet op de verzendknop is gedrukt. Het betrof vooral een uitleg over waarom een en ander nu nog niet beschikbaar is. Een en ander heeft te maken met hoelang het systeem op dit moment draait. De ruwe data beginnen nu binnen te sijpelen maar hier moet nog een slag overheen voordat die presentabel zijn. Als dit gebeurd is, kan het richting de commissie. Dan het fietsparkeren. Ze legt uit dat de stallingen op dit moment gratis zijn omdat mensen deze anders te weinig gebruiken. Daarnaast zijn de stallingen er om plek vrij te maken in de openbare ruimte.

De heer Van Schie (VVD) merkt op dat de parkeervoorziening voor fietsers aan het Jaarbeursplein op sommige momenten aan zijn capaciteit zit. Een goed moment om daar te beginnen met prijsvariabiliteit.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit in de toekomst wellicht gaat gebeuren maar dat het daar nu nog niet de tijd voor is. Verder zijn de stallingen tot nu toe ook niet aantrekkelijk voor commerciële partijen. Mevrouw Freytag had een vraag over de tarievenstraat en -garage. Bij de voorjaarsnota zijn hier dingen over besloten. Het tarievenbeleid wordt aan het eind van het jaar vastgesteld. Op dat moment kan een voorstel verwacht worden. Mevrouw Freytag vroeg ook of onderzoek gedaan zou kunnen worden naar leegstand in private garages. Zij denkt hierbij aan garages bij appartementencomplexen omdat bij de garages van Corio moeilijk aan gegevens te komen is omdat het hierbij gaat om commerciële data. De vraag is echter interessant. Ten aanzien van de evaluatie van de parkeernormen merkt zij op dat deze spoedig naar de commissie komt. Hier zullen nog wat vervolgonderzoeken in zitten en de garages kunnen hierin een interessant ingrediënt zijn. Dan het afstoten van garages. Het college stoot liever nog geen garages af omdat hij het belangrijk vindt dat de openbare ruimte 'schoongeveegd' wordt van auto's. Vervolgens vroeg de heer Van Schie of betaald parkeren ook afgeschaft kan worden. Formeel gezien kan dit niet. Hierin wordt niet voorzien in de parkeernota. Zij is hier ook geen voorstander van omdat niet voor niets betaald parkeren wordt ingesteld. Dan de verkeersveiligheid. De heer Van Waveren vroeg of inzichtelijk gemaakt kan worden welke locaties waar zorgen over zijn, geprogrammeerd zijn en welke niet. Dit zal meegenomen worden in het rapport dat is toegezegd in januari. De heer Van Waveren vroeg ook of er ruimte is voor kleine maatregelen. De financiële ruimte hiervoor is er. Er is ook gesuggereerd om een catalogus te maken van dingen die toepasbaar zijn. Zij zal zich beraden op dit idee. In de brief komt ze daarop terug. Met betrekking tot snelheidshandhaving merkt zij op dat de gemeente geen bevoegdheid heeft om hierop te handhaven. De gemeente zou dit graag anders zien en lobbyt daarvoor bij de rijksoverheid. In de huidige situatie handhaaft de politie hierop. Een enkele keer kan er een afspraak gemaakt worden over een locatie.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) vraagt of de plekken voor snelheidshandhaving nu al vergeven zijn.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat afspraken hierover periodiek worden gemaakt. De locaties worden ook door de politie en het Openbaar Ministerie zelf voorgesteld. Dan de niet fysieke maatregelen. Deze gaan over allerlei vormen van educatie bijvoorbeeld over verlichting en het gebruik van de mobiele telefoon. De heer Weistra had vragen over de Kanaalstraat en de Amsterdamsestraatweg. Beide zitten nog niet volledig in de begroting. Het is wel zo dat deze inhoudelijk op de kaart staan en in beide gevallen loopt er ook een proces.

De heer Weistra (GroenLinks) vraagt of deze straten prioriteit hebben als het gaat om geld.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij niets kan toezeggen omdat er nog meer opgaven zijn.

De heer Post (PvdA) geeft aan dat bij de voorjaarsnota geld vrij is gemaakt voor de Amsterdamsestraatweg onder andere voor 30-kilometer op een deel van die weg. Hoe staat het daarmee?

Wethouder Van Hooijdonk vertelt dat de eerste bewonersbijeenkomst hierover al geweest is. Daarnaast werd al gewerkt aan het ontwerp voor een aantal pleintjes. De eerste dingen komen in 2017 tot uitvoering. Dan de extra aandacht voor fietsverlichting. Hier zijn wat middelen voor in het verkeersveiligheidsprogramma. Ook zijn er dit jaar een aantal activiteiten geweest samen met Veilig Verkeer Nederland, de provincie en de politie. In 2017 zal een en ander verder geïntensiveerd worden. Ten aanzien van het UVL merkt zij op, dat de evaluatie voorzien is in het begin van 2017 en voor het MPB naar de commissie zal komen. Dan het kopje schoon vervoer en luchtkwaliteit. Er zijn vragen gesteld over oplaadpalen. Bij elektrisch rijden en laadpalen is het zo, dat dit een nieuwe techniek is en dat deze niet meteen concurreert met oude technieken. Er moet eerst opgeschaald worden. De verwachting bij laadpalen is geweest dat deze in 2018 concurrerend zouden worden. Op dat moment hoeft er dan geen overheidsgeld meer bij. Zij heeft geen reden om te twijfelen aan deze prognose. Op dit moment is het zo, dat het juridisch eigendom van de gemeente is maar dat economisch eigendom al commercieel is. Met het juridisch eigendom kan gestuurd worden op waar de laadpalen komen te staan. Dan de gezondheidsmaatregelen. Zij heeft eerder een procesbrief toegezegd over nieuwe maatregelen voor luchtkwaliteit. Hier zijn overigens nog geen financiële middelen voor voorzien.

De heer Ten Ronde (D66) vraagt wanneer de procesbrief komt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de procesbrief nog dit kalenderjaar komt. Zij vervolgt haar beantwoording met het kopje openbaar vervoer en Sciencepark. Ze vertelt dat vandaag de dag is van het bestuurlijk overleg MIRT. Ze verwacht de commissie daar morgen over te kunnen informeren. Op hoofdlijnen vertelt zij dat er dit jaar nog geen financiële middelen waren voor Utrecht Oost. Met het ministerie is afgesproken dat verder gewerkt zal worden om de nodige onderzoeken te doen om oplossingen te onderbouwen. Hiervoor wordt een gezamenlijke organisatie opgericht die met drie onderwerpen concreet aan de slag gaat: knooppuntontwikkeling; smart mobility en vraagbeïnvloeding. Verder moet in het plan van aanpak, dat voor de kerst klaar is, staan wat onderzocht gaat worden, hoe oplossingen getrechterd worden, wie de stakeholders zijn en hoe het proces verloopt. Meer kan zij er op dit moment niet over zeggen. Ze denkt alleen dat het goed is dat in overleg met de griffie een werksessie wordt belegd om de raad mee te nemen in hoe oplossingen afgewogen worden. Als hier interesse voor is, dan wil zij dit in samenwerking met de griffie organiseren.

Mevrouw Schilderman (D66) denkt dat er interesse is voor een dergelijke werksessie. Daarnaast dient niet alles in losse sessies te gebeuren. De raad moet zich ook kunnen uitspreken indien daar behoefte aan is. Er moeten dan wel af en toe brieven gestuurd worden naar de raad.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat er een plan van aanpak gemaakt wordt. Daarnaast is het een onderhandelingsproces. Het is belangrijk met elkaar te verkennen wat hierin belangrijk is.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt wanneer over het plan van aanpak meegepraat kan worden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit begin 2017 zal zijn. Een werksessie kan eerder plaatsvinden.

De voorzitter constateert dat het de raadsleden vrijstaat om ook eigen stukken te agenderen.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat de heer Van Schie suggereerde om maatregelen te onderzoeken om de doorstroming te bevorderen van de fiets en de auto rondom het Sciencepark. Ze denkt dat dit typisch iets is, wat in het plan van aanpak moet staan. Dan de overlast van werkzaamheden. Op zich is hier al een behoorlijk goed proces voor. Er komen alleen nog grote projecten aan. Misschien is daar nog wat extra's voor nodig. Er wordt al gepraat met Rijkswaterstaat, de provincie, QBuzz en de NS in het kader van minder hinder rondom de ring. Er is ook een samenwerkingsverband dat Goed op weg heet. In dit verband wordt samen werk gemaakt van het beperken van de overlast.

De heer Te Ronde (D66) vraagt wat voor extra's er dan nodig is.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat bij hele grote projecten misschien wel alternatieve aanbiedingen nodig zijn voor bijvoorbeeld alternatief vervoer. Verder vroeg de heer Weistra naar de NRU, de MER en of ook de overlast bij het provinciale deel meegenomen wordt. Dit laatste is het geval. Dit zit namelijk in de methodiek. De heer Weistra vroeg ook of het 'frisse alternatief' serieus wordt genomen. Dit is het geval. Dit zal volwaardig meegenomen worden. De heer Van Schie vroeg of eerst naar 't Goylaan gekeken kan worden voordat elders aan de slag wordt gegaan. Begin 2017 zullen de eerste evaluatieresultaten van 't Goylaan er zijn. Dit is op tijd voor de uitvoering van de Socrateslaan en de westelijke stadsboulevard.

De heer Van Schie (VVD) geeft aan dat het niet alleen gaat om de uitvoering maar ook om de planvorming. Plannen kunnen aangepast worden door te kijken naar ervaringen op andere plekken.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat de leerervaringen van 't Goylaan worden meegenomen bij de Socrateslaan. Verder heeft de heer Van Waveren gevraagd hoe het zit met de communicatie en de participatie rondom de westelijke stadsboulevard. Op 17 juni is hier een brief over gestuurd. Hier stond de communicatieaanpak in. Ze legt uit dat er vijf deeltracés zijn en dat er bij een deeltracé tekensessies zijn met de wat meer direct aanwonenden. Daarnaast is er een klankbordgroep voor het geheel. Verder zijn er ook een paar bijeenkomsten voor het hele grote geheel. Hiervoor worden meer dan 32.000 adressen aangeschreven. Het eerstvolgende moment dat in de raad over een en ander gesproken kan worden, zal zijn bij het conceptprogramma van eisen. Dit verwacht zij in de eerste helft van 2017. Dan de Waterlinieweg. Aan de kant van Lunetten worden de afritten verlengd. Met

betrekking tot ‘gebruikers centraal’ en de 250.000 euro merkt zij op dat op 8 juni hierover een brief naar de raad is gestuurd.

De heer Te Ronde (D66) vraagt wanneer de uitvoering voorzien is.

Wethouder Van Hooijdonk denkt dat de uitvoering voorzien wordt in 2017. ***Verder geeft zij aan dat er in de eerste helft van 2017 een meer alomvattend plan komt over verkeersmanagement.*** Mevrouw Uringa had het over te weinig geld voor alle ambities. Ze merkt op dat er eigenlijk telkens financiële kansen ontstaan. Hier wordt nog steeds op vertrouwd en voor de schaalsprong in oost wordt al gespaard. Mevrouw Freytag had nog een vraag gesteld over indicatoren. Ze legt uit dat op verschillende doelen gemonitord moet worden. Het college komt met een voorstel naar de commissie voor de manier van monitoring. Vervolgens gaat zij in op het onderwerp duurzaamheid. De ambitie 2030 klimaatneutraal blijft staan en er zal doorgepakt worden. Er speelt zich alleen nog veel af buiten de cirkel van controle. Er moet dan ook over gesproken worden of de juiste dingen worden gedaan.

De heer Sienot (D66) wijst op een tabel met doelstellingen die niet van toepassing zijn. Hij denkt dat het wel mogelijk is een aantal doelstellingen neer te zetten.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat de gemeente van particulieren niet weet of zij hun huis energieneutraal maken. Daarnaast is er afgesproken dat er wat uitgebreider over energie gerapporteerd zal worden rond de voorjaarsnota met een aparte rapportage. De uitdaging wordt om de informatie hierin zo compleet mogelijk te maken. Dan het voorstel van de heer Van Eijndhoven. Zij vindt het belangrijker om Eneco te stimuleren om zijn stadsverwarming te verduurzamen. Hier zal op gestuurd worden.

De heer Van Eijndhoven (VVD) merkt op dat de plannen van Eneco die de VVD kent, niet volledig duurzaam zijn.

Wethouder Van Hooijdonk denkt dat de heer Van Eijndhoven duidt op de biowarmteinstallatie. Hierover is vandaag een brief gestuurd. Rapporten die hierover gemaakt worden zullen gereviewd worden zodat geobjectiveerd kan worden. Zij heeft de indicatie dat een en ander wel meevalt. Dan het onderwerp geothermie. Een interessante ontwikkeling. De gemeente is in gesprek met initiatiefnemers. Als er meer te melden is, dan krijgt de commissie dit te horen. De heer Sienot had een vraag over het energiefonds. Er is afgesproken dat de provincie een deel van haar duurzaamheidsgeld gaat gebruiken om het fonds groter te maken. Een en ander wordt nu uitgewerkt. Er dienen bijvoorbeeld nieuwe statuten en afspraken gemaakt te worden. Het college is ook in gesprek met andere financiers zoals de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG). De PvdD heeft vragen gesteld over de winkels. De maatregel waar de PvdD op wijst, is niet in de erkende maatregelen terechtgekomen. Dit wil niet zeggen dat er dan niet op gehandhaafd kan worden maar dan ligt de bewijslast bij de overheid. Vervolgens de vraag over ketens. Deze vallen niet automatisch onder grootverbruikers. De analogie met supermarkten gaat niet op omdat die op zichzelf al groot genoeg zijn. Verder is Utrecht redelijk koploper in de handhaving van de Wet milieubeheer. Er kan dus van uitgegaan worden dat er een stevig programma is waarbij ook de winkels langsgegaan wordt als dit in de planning past. ***D66 had een vraag over Rijnenburg. Er wordt nu een proces ontworpen waarin bewoners, grondeigenaren en initiatiefnemers bij elkaar gebracht worden om te kijken wat de meest optimale combinatie is. Als dit in samenhang vastgesteld kan worden, ook door de raad, dan is dit ook de start van de planologische procedure. De commissie kan het voorstel over de invulling van het proces tegemoet zien. Zij hoopt nog dit kalenderjaar.*** D66 heeft ook gevraagd naar de groene banen. Deze zullen meegenomen worden in de personeel-arbeidsregio-enquêtes. Over een aantal maanden worden de resultaten hiervan verwacht.

De heer Sienot (D66) merkt op dat de Universiteit Utrecht in de vorm van afstudeerprojecten misschien zinnige dingen kan bijdragen.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat deze connectie er al is. Dan het kopje geluid. Allereerst de motorcross. Zij heeft de publiekrechtelijke rol om de motorcross te toetsen. Zij kan dus niet privaat rechterlijk geld uittrekken. Deze rollen kunnen niet vermengd worden. Dat geld is er overigens ook niet. Het is aan de raad zelf, om af te wegen of de motorcross het waard is om daar middelen voor uit te trekken. ***Met betrekking tot de stiltegebieden is gevraagd of de effecten hiervan in beeld gebracht zouden kunnen worden. Zij zegt hier een brief over toe.*** Dan de vraag van GroenLinks

over zoab en de Utrechtse mix. Er is een beslisboom in de maak die aangeeft wanneer waar gebruik van wordt gemaakt. Deze zal zij naar de raad sturen. Met betrekking tot stille banden merkt zij op dat het onderzoek interessante dingen heeft opgeleverd. Deze staan aan de basis van een landelijke campagne. Utrecht gaat proberen om in die campagne koploper te zijn, de eerste pilotgemeente waar ook met garages aan de slag wordt gegaan. Zij zal kijken of er nog een schepje bovenop gedaan kan worden. Dan het onderwerp lichthinder. Er is een progressief lichtplan uit 2008. Binnenkort is er een landelijke klimaattop en dan zal herbevestigd worden dat er op dit punt goede ambities zijn. Er wordt bijvoorbeeld veel aan led gedaan, aan dimmen en aan het niet plaatsen daar waar dat niet nodig is. Ten aanzien van lichtvervuiling en reclametorens verwijst zij naar wethouder Geldof. De reclametorens zijn overigens de uitvoering van een wens van de raad uit 2014. Het college dient zich daaraan te houden tenzij de raad zich hier anders over uitspreekt.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) merkt op dat het plan stamt uit 2008. Ze vraagt of de wethouder op papier wil zetten wat er wordt gedaan.

Wethouder Van Hooijdonk ***denkt dat het prima is, om dat wat gedaan wordt op het gebied van lichtreductie op papier te zetten.*** Zij zal wethouder Geldof vragen dit op zich te nemen.

Mevrouw Van Esch (PvdD) vraagt of de wethouder de punten van de PvdD door kan geven aan wethouder Geldof.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij de vragen aan wethouder Geldof zal doorgeven.

Mevrouw Van Esch (PvdD) vraagt of de deuren van de tweehonderd detailhandelvestigingen die wel onder de Wet milieubeheer vallen, wel al dicht zijn. Zo niet, wordt daar dan actie op ondernomen? Daarnaast vraagt zij of er ontmoedigingsbeleid gevoerd kan worden om ervoor te zorgen dat winkels alsnog hun deuren dichtdoen.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat er op basis van vrijwilligheid van alles kan. Ten aanzien van de tweehonderd vestigingen heeft zij aangegeven dat hoge aantallen bedrijven gehandhaafd worden. Niet specifiek alle winkels maar wel hoge aantallen. Inmiddels is 50% van alle Wet milieubeheer-plichtige bedrijven bezocht.

Mevrouw Uringa (ChristenUnie) had gevraagd of de wethouder bereid is een meldpunt te openen voor mensen die onnodig licht ervaren.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat zij heeft gezien dat de ChristenUnie zelf een meldpunt was begonnen. Zij vond dit een goed initiatief.

Mevrouw Freytag (Student&Starter) had nog gevraagd of de leegstaande parkeerplekken gebruikt kunnen worden ter verlichting van het parkeren in de openbare ruimte.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit een mogelijk gevolg zou kunnen zijn.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Van Hooijdonk stuurt in de eerste helft van 2017 een verkeersmanagement informatievoorziening naar de commissie.
Wethouder Van Hooijdonk brengt de effecten van stiltegebieden in kaart en informeert de commissie hierover.

De voorzitter vraagt wanneer de wethouder de commissie hierover informeert.

Wethouder Van Hooijdonk ***antwoordt dat zij de commissie hier begin 2017 over zal informeren.***

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Van Hooijdonk brengt begin 2017 de effecten van stiltegebieden in kaart en informeert de commissie hierover.
Wethouder Van Hooijdonk informeert de commissie over de mogelijkheden van lichtreductie.

De voorzitter vraagt wanneer de wethouder de commissie hierover informeert.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij wethouder Geldof hier eerst over moet raadplegen.

De heer Sienot (D66) mist een toezegging. De commissie zou geïnformeerd worden over het platform voor Rijnenburg.

***Wethouder Van Hooijdonk** antwoordt dat zij gezegd heeft dat de raad hierover geïnformeerd zal worden.*

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Van Hooijdonk informeert de commissie over het proces met betrekking tot de plannen voor Rijnenburg.

De voorzitter vraagt wanneer de wethouder de commissie hierover informeert.

***Wethouder Van Hooijdonk** hoopt nog dit kalenderjaar de commissie hierover te informeren.*

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Van Hooijdonk informeert de commissie voor het eind van 2016 over het proces met betrekking tot de plannen voor energieopwekking in Rijnenburg.

De heer Van Waveren (CDA) vraagt of de volgende punten meegenomen worden in de brief over verkeersveiligheid die in januari komt: een catalogus voor kleine maatregelen en de manier waarop de prioriteiten bepaald worden in relatie tot de openbare ruimte.

De voorzitter constateert dat de wethouder knikt.

De voorzitter sluit de vergadering om 23.50 uur.

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	organisatie	antwoord
(1/123) 16/T1461	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Duurzaamheid	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	Wethouder Van Hooijdonk informeert de commissie voor het eind van 2016 over het proces met betrekking tot de plannen voor energieopwekking in Rijnenburg.	P Maaswinkel (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(2/123) 16/T1460	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 -	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	Wethouder Van Hooijdonk informeert de commissie over de mogelijkheden van lichtreductie in de stad.	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(3/123) 16/T1459	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Milieu	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	Wethouder Van Hooijdonk brengt de effecten van stiltegebieden in kaart en informeert de commissie hierover, begin 2017	R Balkema (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(4/123) 16/T1458	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Bereikbaarheid	Verkeer en Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk stuurt in de eerste helft van 2017 een alomvattend verkeersmanagementplan naar de commissie.	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(5/123) 16/T1457	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Werk en Inkomen	Werk en Inkomen	Wethouder Everhardt stuurt uiterlijk in het eerste kwartaal 2017 een brief over wat buiten de deur gerealiseerd is in relatie tot de Social Impact Factory	Werk en Inkomen	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(6/123) 16/T1456	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Werk en Inkomen	Werk en Inkomen	Wethouder Everhardt komt voor het slotdebat met inzicht in zaken waarvoor het revolverend fonds in het kader van het participatiebudget is gebruikt.	Portefeuilles	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(7/123) 16/T1454	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Economie (incl. stadspromotie/ citymarketing	Economie, toerisme en citymarketing	Wethouder Kreijkamp informeert bij andere gemeenten naar hoe daar wordt omgegaan met studenthotels. Hij informeert de commissie hierover op het moment dat het bestemmingsplan wordt toegestuurd.	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(8/123) 16/T1453	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Groen	Groen	De wethouder zegt toe voor het einde van het jaar de stand van zaken te geven omtrent de Natuurbeschermingswet.	J Calje (Groen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(9/123) 16/T1452	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Monumenten	Monumenten, erfgoed, forten en torens	De wethouder zegt toe met betrekking tot het erfgoed (bouwkundige staat van de monumenten) voor het einde van het jaar een nadere toelichting te sturen over de aanpak met een datagedreven sturing.	Monumenten, erfgoed, forten en torens	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(10/123) 16/T1451	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Openbare Ruimte	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de raad eind van dit jaar nader te informeren over het nieuwe afval inzamelen, inclusief de oorzaken van de problemen, het toezicht en de handhaving, de verschillende mogelijkheden bij afvalcontainers (bijvoorbeeld met of zonder pas) en de inzet van ambassadeurs.	Gerhard Schoonvelde (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(11/123) 16/T1450	cie. S&R vergadering 13-10-16	Programmabegroting 2017 - Stationsgebied	Stationsgebied	De wethouder zegt toe begin 2017 met een brief naar de raad te komen over de leefbaarheid en het groen in het stationsgebied.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(12/123) 16/T1449	cie. S&R vergadering 13-10-16	Raadsvoorstel Programmabegroting 2017 - Stationsgebied	Stationsgebied	De wethouder zegt toe binnen twee maanden terug te komen met een brief met de uitkomsten van het stadsgesprek over de tweede fase van het stationsgebied, inclusief het Westplein en een uitnodiging te zullen sturen naar de raad voor een technische bijeenkomst, waarin ook het punt geluid aan de orde zal komen.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(13/123) 16/T1410	cie. S&R vergadering 29-09-16	Commissiebrief Verkeersveiligheid Leidsche Rijn en Vleuten-de Meern	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe de commissie twee keer per jaar te informeren, in maand 1 en maand 7, met een dashboard verkeersveiligheid.	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(14/123) 16/T1409	cie. S&R vergadering 29-09-16	Commissiebrief Verkeersveiligheid Leidsche Rijn en Vleuten-de Meern	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe de commissie vóór de voorjaarsnota 2017 te informeren over de Verkeersveiligheid Leidsche Rijn en Vleuten-de Meern, over de stand van zaken met betrekking tot de aanbevelingen, meldingen, projecten en de financiering.	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(15/123) 16/T1408	cie. S&R vergadering 29-09-16	Commissiebrief Evaluatie Bomenbeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de commissie te informeren over hoe het zit met de veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de 20-metergrens, waarvan wordt afgeweken bij de landgoederen in verband met essentaksterfte.	Y Smedes (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(16/123) 16/T1407	cie. S&R vergadering 29-09-16	Commissiebrief Evaluatie Bomenbeleid	Groen	De wethouder zegt toe de commissie voor het einde van het jaar te informeren over hoe wordt omgegaan met scenario's in de bomenparagraaf, in relatie tot kleine en grootschalige projecten en de rol van bewoners.	R Hendriks (Groen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(17/123) 16/T1406	cie. S&R vergadering 29-09-16	Commissiebrief Evaluatie Bomenbeleid	Vergunningen, toezicht en handhaving	De wethouder zegt toe te bezien of er bij de afdeling VTH expertise ontbreekt dan wel toegevoegd kan worden.	Vergunningen handhaving openbare ruimte	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(18/123) 16/T1405	cie. S&R vergadering 29-09-16	Commissiebrief Evaluatie Bomenbeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe binnen zes weken in een brief terug te komen op het bomenbeheersysteem en daarbij informatie over andere gemeenten mee te nemen.	Y Smedes (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(19/123) 16/T1395	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet.	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe het inrichtingsplan aan de commissie toe te zenden zodra het gereed is (na participatie, maar voor vaststelling).	Rita Merkus (Leidsche Rijn)	deze toezegging over bestemmingsplan Rijnvliet is met bijgevoegde commissiebrief afgehandeld dd 26 oktober 2016 met kenmerk 1927530.1610061535-ng
(20/123) 16/T1394	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet.	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe de commissie binnen een maand te informeren over de stand van zaken met betrekking tot een aantal juridische procedures die raken aan het bestemmingsplan Rijnvliet.	Rita Merkus (Leidsche Rijn)	deze toezegging over bestemmingsplan Rijnvliet is met bijgevoegde commissiebrief afgehandeld dd 26 oktober 2016 met kenmerk 1927530.1610061535-ng
(21/123) 16/T1393	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet.	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe per brief de commissie te informeren over de mogelijkheden die er zijn binnen de bandbreedtes in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan, ook in relatie tot de prestatieafspraken, met betrekking tot de verhoudingen sociale woningbouw, huur en koop.	Rita Merkus (Leidsche Rijn)	deze toezegging over bestemmingsplan Rijnvliet is met bijgevoegde commissiebrief afgehandeld dd 26 oktober 2016 met kenmerk 1927530.1610061535-ng
(22/123) 16/T1392	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet.	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe in het bestemmingsplan een regel op te nemen die op kleine schaal commerciële en horeca activiteiten mogelijk maakt.	Rita Merkus (Leidsche Rijn)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(23/123) 16/T1391	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Rijnvliet.	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe met de ontwikkelaar in gesprek te gaan over een aantal aspecten, namelijk diervriendelijk bouwen, de wijze van verwarmen en de duurzaamheid, ook in relatie tot het inrichtingsplan en de overige wensen die zijn geuit, en de commissie in december hierover te informeren.	Rita Merkus (Leidsche Rijn)	deze toezegging over bestemmingsplan Rijnvliet is met bijgevoegde commissiebrief afgehandeld, kenmerk 1927530.1610061535-ng dd 26 oktober 2016
(24/123) 16/T1390	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel Nadere onderbouwing hoogteaccent bij bestemmingsplan Noordgebouw.	Stationsgebied	Wethouder Everhardt zal bij de nadere onderbouwing ten behoeve van de Raad van State ook de notulen van deze commissievergadering toevoegen.	Stationsgebied	Zie memo wethouder Everhardt over ontwikkelingen Noordgebouw, verzonden 7 oktober 2016 (nr 3839276/1610061028)

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(25/123) 16/T1389	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel Beheersverordening De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe de commissie te informeren over wanneer het peil van beide vaarroutes in Leidsche Rijn gelijk wordt getrokken. Er ligt nu een dammetje tussen. Dit is toegezegd voor de raadsbehandeling van 27 oktober 2016.	Rita Merkus (Leidsche Rijn)	De commissie informeren met bijgevoegde brief, die is afgestemd met de wethouders Geldof en Janssen, en hun bestuursadviseurs.
(26/123) 16/T1388	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk	Ruimtelijke ordening	De wethouder zegt toe de commissie nader te informeren over het voorliggende bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk naar aanleiding van de commissiebehandeling.	Ruimtelijke ordening	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(27/123) 16/T1387	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp 1e bestuursrapportage 2016 RUD	Vergunningen, toezicht en handhaving	De wethouder zegt toe de laatste alinea van de zienswijze scherper te formuleren, in die zin dat duidelijk wordt dat de gemeenteraad van Utrecht er zeer aan hecht dat ook de RUD de efficiency nastreeft die Utrecht eerder haalde en daar het beste uit haalt. De zienswijze wordt aangepast voor de raadsbehandeling.	Handhaving Verkeer en Milieu	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(28/123) 16/T1386	cie. S&R vergadering 29-09-16	Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe de commissie binnen vijf weken per brief te informeren over de optimalisaties die in het verleden hebben plaatsgevonden in Leidsche Rijn, inclusief de argumenten	P Vreeken (Leidsche Rijn)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(29/123) 16/T1372	cie. S&R vergadering 01-09-16	Schriftelijke vragen 2016, nr. 57 Maak meer Merwede Mogelijk	Ruimtelijke ordening	De wethouder zegt toe met de eigenaren waarmee wordt samengewerkt in het gebied te bespreken hoe bureau Lint een rol kan vervullen in de verdere uitwerking van de plannen. De raad zal hierover worden geinformeerd.	M Janssen (Ruimtelijke ordening)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(30/123) 16/T1371	cie. S&R vergadering 01-09-16	Raadsvoorstel Uitgifteovereenkomst hotel-woningen Amrath	Stationsgebied	De wethouder zegt toe de voor de definitieve grondtransactie nog op te stellen aanvullende overeenkomst ter informatie naar de raad te sturen	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(31/123) 16/T1370	cie. S&R vergadering 01-09-16	Raadsvoorstel Uitgifteovereenkomst hotel-woningen Amrath	Stationsgebied	De wethouder zegt toe om de parkeerbalansen Amrathgarage en Jaarbeurspleingarage in de ontwikkeling mee te nemen en in kaart te brengen, naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State over het Noord- en het Zuidgebouw. Deze zal ook naar de raad worden gestuurd.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(32/123) 16/T1369	cie. S&R vergadering 01-09-16	Raadsvoorstel Uitgifteovereenkomst hotel-woningen Amrath	Stationsgebied	De wethouder zegt toe de raad voor de bestemmingsplanprocedure inzicht te geven in de mogelijkheden tot verbetering van de duurzaamheidsmaatregelen van het gebouw, met de ambitie om het energieneutraal te krijgen. Daarin wordt ook de discussie over de zonnepanelen meegenomen.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(33/123) 16/T1368	cie. S&R vergadering 01-09-16	Commissiebrief Meerjaren Groenprogramma	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de commissie informatie te sturen over hoe het zit met private en particuliere initiatieven (inclusief fondsen) bij groenbeheer, en hoe hieruit meer middelen gegenereerd kunnen worden. Daarbij wordt ook antwoord gegeven op de vraag van GroenLinks over welke lessen hiervan geleerd kunnen worden.	Wilma Breijer (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(34/123) 16/T1367	cie. S&R vergadering 01-09-16	Commissiebrief Luchtkwaliteit ism commissiebrief Aanbieding Luchtmeetnetrapportage 2015	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder zegt toe informatie te geven over aantal verleende vergunningen voor ontheffingen en hoe we daar duiding aan geven	E van der Waard (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(35/123) 16/T1366	cie. S&R vergadering 01-09-16	Commissiebrief Luchtkwaliteit ism procesbrief Aanbieding Luchtmeetnetrapportage 2015	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder komt met procesbrief aan de raad over luchtkwaliteit, met daarin onder andere hoe in gesprek met de stad wordt omgegaan over dit thema	E van der Waard (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(36/123) 16/T1361	cie. S&R vergadering 07-07-16	commissiebrief Hotspot Sociaal Ondernemen	Vastgoed	De Wethouder zegt toe in relatie tot de voorschriften over de waardering van vastgoed in het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording)terug te komen op boekwaarde van Vredenburg 40 en dit mee te nemen eerder toegezegde brief over het BBV door portefeuillehouder financiën.	Vastgoed	De voorschriften voor het waarderen van vastgoed zijn vastgelegd in de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa, die op 24 november 2016 wordt behandeld in de commissie Mens en Samenleving. De boekwaarde van Vredenburg 40 voldoet aan deze voorschriften. Het BBV 2016 bevat geen nieuwe regels over het waarderen van vastgoed; het beleid is dan ook ongewijzigd.

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(37/123) 16/T1360	cie. S&R vergadering 07-07-16	Commissiebrief hotspot Sociaal Ondernemen	Vastgoed	De wethouder zegt toe voor het pand Vredenburg 40 een huurovereenkomst voor een termijn van 5 jaar aan te gaan in plaats van de voorgenomen 2x5 jaren. En zegt toe binnen 4 jaar na aanvang van de huurperiode de marktwaarde van het pand Vredenburg 40 opnieuw te onderzoeken. Op basis hiervan wordt bepaald of het pand moet worden verkocht of dat een nieuwe huurperiode wordt aangegaan. De raad wordt tzt hierover geïnformeerd.	Vastgoed	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(38/123) 16/T1359	cie. S&R vergadering 16-06-16	Commissiebrief hotspot Sociaal Ondernemen	Vastgoed	De wethouder zegt toe in relatie tot de voorschriften over de waardering van vastgoed in het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording)terug te komen op boekwaarde van Vredenburg 40 en dit mee te nemen in eerder toegezegde brief over het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) door portefeuillehouder financiën.	Vastgoed	De voorschriften voor het waarderen van vastgoed zijn vastgelegd in de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa, die op 24 november 2016 wordt behandeld in de commissie Mens en Samenleving. De boekwaarde van Vredenburg 40 voldoet aan deze voorschriften. Het BBV 2016 bevat geen nieuwe regels over het waarderen van vastgoed; het beleid is dan ook ongewijzigd.
(39/123) 16/T1358	cie. S&R vergadering 16-06-16	Commissiebrief hotspot Sociaal Ondernemen	Vastgoed	De wethouder zegt toe voor het pand Vredenburg 40 een huurovereenkomst voor een termijn van 5 jaar aan te gaan in plaats van de voorgenomen 2x5 jaren. En zegt toe binnen 4 jaar na aanvang van de huurperiode de marktwaarde van het pand Vredenburg 40 opnieuw te onderzoeken. Op basis hiervan wordt bepaald of het pand moet worden verkocht of dat een nieuwe huurperiode wordt aangegaan. De raad wordt tzt hierover geïnformeerd.	Vastgoed	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(40/123) 16/T1330	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Stadspromotie	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder zegt toe de cie. S&R te informeren over de doelstellingen van een evenementenfonds en hoe daarvan gebruik gemaakt kan worden.	Economie, toerisme en citymarketing	Toezegging is afgedaan dmv Raadsbrief Evenementenfonds 24-06-2016
(41/123) 16/T1329	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Stadspromotie	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder zegt toe de cie. S&R begin volgend jaar te informeren over de voortgang met betrekking tot stage leerwerkplekken bij renovatie van woningen in Overvecht	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(42/123) 16/T1328	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Stadspromotie	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder zegt toe inzicht te geven in welke gegevens beschikbaar zijn over vertrekkende en vestigende bedrijven	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(43/123) 16/T1327	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/ Stadspromotie	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder zegt toe te verkennen in hoeverre de 'cityhosts'in Utrecht ingezet kunnen worden	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(44/123) 16/T1326	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Stadspromotie	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder zegt toe de dalende cijfers met betrekking tot het aantal dagbezoekers te laten onderzoeken door de Utrecht Marketing Organisatie. De onderzoeksvragen, planning en het beschikbare budget worden met de raad besproken. Als dit onderzoek plaats zal vinden, dan zal ook gekeken worden naar waarom internationale en zakelijke bezoeken wel stijgen.	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(45/123) 16/T1325	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Stadspromotie	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder zegt toe een festival der verantwoording te organiseren, samen met raadslid Weistra, om met elkaar in gesprek te gaan over de Utrechtse economie en wat we nu en in de komende periode doen om de economie een boost te geven.	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(46/123) 16/T1324	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Stadspromotie	Onderwijs en bibliotheek	De wethouder zegt toe de cie. S&R een update te geven over wat gemeente doet met betrekking tot de School Werkt agenda en Utrecht werkt	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(47/123) 16/T1323	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Stadspromotie	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder zegt toe de koppeling van informatie over financieringsvormen voor bedrijven tussen gemeente en EBU nog beter leggen, en op die wijze de loketfunctie voor bedrijven samen versterken	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(48/123) 16/T1322	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/ Meerjarenperspectief Stedelijke Ontwikkeling 2016/Ruimtelijke Ordening	Wonen	De wethouder zegt toe te gaan praten met Bo-Ex over de Reitdiepstraat, om het complex met sociale huurwoningen te behouden voor de stad.	Frank Meijer (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(49/123) 16/T1321	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Stedelijke Ontwikkeling 2016/Ruimtelijke Ordening	Wonen	De wethouder zegt toe inzicht te geven in plekken waar uitstromers uit sociale huurwoningen naar toe verhuizen. Dat wordt structureel opgenomen in de jaarlijkse rapportages van de woningcorporaties, in september voor de eerste keer.	Wonen	De gevraagde gegevens zijn in de rapportage van september opgenomen. Verstuurd 5 oktober 2016.
(50/123) 16/T1320	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Stedelijke Ontwikkeling 2016/REO	Ruimtelijke ordening	De wethouder zegt toe voor de programmabegroting de cie. S&R te informeren over de geografische spreiding van bijzondere doelgroepen over de wijken.	Ria Konijnenberg (Ruimtelijke ordening)	Is afgedaan met commissiebrief Huisvesting speciale doelgroepen, spreiding over wijken van 5 oktober 2016 met kenmerk 16.505060.

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(51/123) 16/T1319	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Stedelijke Ontwikkeling 2016/vastgoed	Vastgoed	Wethouder Jansen zegt toe voor de programmabegroting met een notitie naar de commissie S&R te komen waarin hij de mogelijke (financiële) draaiknoppen in de realisatie van de duurzaamheidsambities nader uitwerkt. Hij bespreekt in college of andere rekenregels daarbij nodig zijn	R Bezemer-leusink (Vastgoed)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(52/123) 16/T1318	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Openbare Ruimte en Groen	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe bij de VJN 2017 aan te geven welke effecten dat heeft indien in het kader van het wegwerken van achterstallig onderhoud stapsgewijs 2 miljoen euro structureel wordt toegevoegd aan het onderhoudsbudget	Jan Schwachöfer (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(53/123) 16/T1317	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Openbare Ruimte en Groen	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de regeling Groene daken- en gevels zodra deze is uitgeput te evalueren en de commissie in kennis te stellen van de resultaten daarvan	H Kruse (Groen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(54/123) 16/T1316	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Openbare Ruimte en Groen	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe in 2017 in navolging op andere gemeenten een experiment 'honderd, honderd, honderd'in het kader van gescheiden inzamelen van huisvuil te organiseren	Gerhard Schoonvelde (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(55/123) 16/T1315	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Openbare Ruimte en Groen	Groen	De wethouder zegt toe de raad in overleg met de portefeuillehouder RO een brief te sturen mbt de aanhaakplicht natuurbeschermingswet in relatie met de nieuwe omgevingswet	Groen	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(56/123) 16/T1312	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Openbare Ruimte en Groen	Stationsgebied	de wethouder zegt toe binnen 2 weken de raad te informeren over de aanpassing van de looproute van de Amsterdamsestraatweg naar het Centraal Station	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(57/123) 16/T1310	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Openbare Ruimte en Groen	Vergunningen, toezicht en handhaving	De wethouder zegt toe de raad direct na de zomer 2016 te informeren over de resultaten van het overleg met omwonenden en festivalorganisatoren over het gebruik en inrichting van parken	Niels Verkerk (Vergunningen handhaving openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(58/123) 16/T1309	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Stedelijke Ontwikkeling 2016/Stationsgebied	Stationsgebied	De wethouder zegt toe de nieuwe werkwijze van de welstandscommissie met betrekking tot sociale veiligheid bij nieuwe bouwprojecten met de cie. S&R te delen	Stationsgebied	Voor de tweede fase van het stationsgebied, en alle projecten rond het Jaarbeursplein en ten westen hiervan, is een nieuw supervisieteam aangesteld. De rol van dit team is om plannen zowel stedenbouwkundig, landschappelijk als architectonisch te toetsen, vanaf het eerste planstadium tot de uiteindelijke bouwaanvraag. Er is dus in het Stationsgebied niet langer sprake van een dubbele toetsing. Ruimtelijke kwaliteit, maar ook aspecten als sociale veiligheid zijn onderdeel van deze toetsing. Ook de kaders voor ontwikkeling die door de gemeente worden ontwikkeld worden aan dit team voorgelegd.
(59/123) 16/T1305	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Stedelijke Ontwikkeling 2016/Stationsgebied	Stationsgebied	de wethouder zegt toe na de zomer de cie. S&R te informeren over de mogelijkheden met betrekking tot de plinten en de levendigheid van het stadskantoor en met betrekking tot het 'uithangbord voor een gezonde stad'	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(60/123) 16/T1304	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Stedelijke Ontwikkeling 2016/ Stationsgebied	Stationsgebied	De wethouder zegt toe invulling te geven aan 'placemaking Westplein' en informeer de cie. S&R hierover op korte termijn	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(61/123) 16/T1302	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Werk en Inkomen	Werk en Inkomen	De wethouder zegt toe te onderzoeken of de pilot van het UWV die uitgevoerd is met de gemeente Zeist en Microsoft, ook iets voor Utrecht zou kunnen zijn	Anouk Delsing (Werk en Inkomen)	Toezegging is afgedaan met de raadsbrief "Beantwoording toezeggingen PB 2017 Werk en Inkomen" van 2 november 2016 (kenmerk: 16.508420)
(62/123) 16/T1301	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/werk en inkomen	Werk en Inkomen	De wethouder zegt toe een voorstudie te verrichten naar het initiatief van de MKB-polis in Utrecht	Anouk Delsing (Werk en Inkomen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(63/123) 16/T1300	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Werk en Inkomen	Werk en Inkomen	De wethouder zegt toe in contact te treden met de vrijwilligerscentrale over de betekenis van de maatschappelijke stage en de voorwaarden van de maatschappelijke stage voor werkloze jongeren	Anouk Delsing (Werk en Inkomen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(64/123) 16/T1299	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Werk en Inkomen	Werk en Inkomen	De wethouder zegt toe het UWV aan te spreken op het feit dat hun website goed gemodereerd moet worden om te voorkomen dat er discriminerende teksten op de site terechtkomen	Anouk Delsing (Werk en Inkomen)	De toezegging is afgehandeld met de commissiebrief "Beantwoording toezegging: afspraken met UWV over voorkomen van discriminerende teksten op werk.nl" (kenmerk 16.506694, 6 september 2016)
(65/123) 16/T1298	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Werk en Inkomen	Werk en Inkomen	De wethouder zegt toe de commissie een informatiebrief te sturen over zzp'ers met financiële problemen in relatie tot de BBZ-regeling. Hierin zal ook de loketfunctie worden opgenomen	S Quak (Werk en Inkomen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(66/123) 16/T1296	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Werk en Inkomen	Werk en Inkomen	De wethouder zegt toe te kijken naar het initiatief van de sociale supermarkten en koppelt hierover terug aan de commissie	S Quak (Werk en Inkomen)	Het initiatief de Sociale supermarkt van een inwoonster van Noordwest heeft een zeer kleinschalig karakter. Het wijkbureau onderhoudt het contact en ondersteunt waar nodig. Inmiddels is er een groter initiatief in voorbereiding vanuit de armoedecoalitie, trekker Tussenvoorziening. Wij volgen deze ontwikkeling en gaan met hen in gesprek indien gewenst.
(67/123) 16/T1294	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2016	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe de cie. S&R als er iets te melden valt, mogelijk in 2017, te informeren over de voortgang met het toegankelijk maken van bushalten voor gehandicapten	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(68/123) 16/T1293	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2016	Ruimtelijke ordening	De wethouder zegt toe de mogelijkheid voor een P&R Norbruislaan mee te nemen in de plannen voor de Burgemeester Norbruislaan	Ruimtelijke ordening	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(69/123) 16/T1292	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2016	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe de mogelijkheid voor een evenementenhalte bij Kasteel De Haar bij de NS na te gaan en hierover de cie. S&R te informeren	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(70/123) 16/T1290	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/ meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2016	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe de mogelijkheid te onderzoeken voor het aanvragen van een parkeervergunning in een ander rayon en de commissie daarover in de 2e helft van 2016 een uitwerking voor te leggen	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(71/123) 16/T1289	cie. S&R vergadering 16-06-16	VJN/Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2016	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe de evaluatie van de parkeernormen in de 2e helft van 2016 naar de commissie Stad en Ruimte te sturen	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(72/123) 16/T1295	cie. S&R vergadering 02-06-16	VJN/Duurzaamheid	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder zegt toe de vraag van de Partij voor de Dieren over de vergroening van de gasinkoop over te brengen aan wethouder Kreijkamp met het verzoek deze vraag voor raadsbehandeling van de VJN schriftelijk te beantwoorden	Thea Smidverheul (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(73/123) 16/T1288	cie. S&R vergadering 02-06-16	Raadsvoorstel Wijziging Huisvestingsverordening regio Utrecht 2015 gemeente Utrecht	Wonen	De wethouder zal de woningbouwcorporaties aansporen om haast te maken met de categorie-indeling van woningen en de categorie-indeling op nemen in de eerste herziening van de prestatieafspraken met de corporaties	B Brijder (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(74/123) 16/T1287	cie. S&R vergadering 02-06-16	Raadsvoorstel Wijziging Huisvestingsverordening regio Utrecht 2015 gemeente Utrecht	Wonen	De wethouder zegt toe dat er een evaluatie komt van de passendheidstoets, waarbij huishoudens met een laag inkomen ook daadwerkelijk in goedkopere huurwoningen worden gehuisvest	B Brijder (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(75/123) 16/T1285	cie. S&R vergadering 02-06-16	commissiebrief Duiding tekort studenteneenheden en informatie aanpak huisjesmelkers en Huurteam Utrecht	Wonen	De wethouder zal bij de volgende rapportage nader ingaan op de suggestie van een convenant "goed verhuurdersschap"	M van Lijden (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(76/123) 16/T1284	cie. S&R vergadering 02-06-16	commissiebrief duiding tekort studenteneenheden en informatie aanpak huisjesmelkers en Huurteam Utrecht	Wonen	De wethouder zal ingaan op de toekomstige planning voor zelfstandige-versus onzelfstandige eenheden en beziet of aanvullende maatregelen genomen moeten worden	B Brijder (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(77/123) 16/T1283	cie. S&R vergadering 02-06-16	commissiebrief Duiding tekort studenteneenheden en informatie aanpak huisjesmelkers en Huurteam Utrecht	Wonen	De wethouder zal navragen of in de VNG-commissie Ruimte en Wonen is gesproken over het punt huurcommissie en wat de uitkomst is van het overleg	M van Lijden (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(78/123) 16/T1282	cie. S&R vergadering 02-06-16	commissiebrief Duiding tekort studenteneenheden en informatie aanpak huisjesmelkers en Huurteam Utrecht	Wonen	De wethouder zegt toe na te gaan bij Burgerzaken hoe omgegaan wordt met de inschrijving van studenten in het GBA en zal vooral de effecten van de verandering van het leenstelsel bezien	M van Lijden (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(79/123) 16/T1213	cie. S&R vergadering 24-03-16	Commissiebrief ontwikkelingen aanleg energieprestaties stadsverwarming in samenhang met de commissiebrief informeren collegebesluit stadsverwarming en SV 2016, nr. 17 over kosten verwijderen meter stadsverwarming	Leidsche Rijn	de wethouder zegt toe over de stadsverwarmingsproblematiek in gesprek te gaan met de nieuwe bewoners van de gebouwde en net opgeleverde woningen in het project Leidsche Lande	Rita Merkus (Leidsche Rijn)	afgedaan met een e-mail Namens Geldof, Kees - Verzonden: donderdag 22 september 2016 17:59 Onderwerp: Project "Leidse Lande" in Hoge weide.
(80/123) 16/T1212	cie. S&R vergadering 24-03-16	Commissiebrief ontwikkelingen aanleg energieprestaties stadsverwarming in samenhang met de commissiebrief informeren collegebesluit stadsverwarming en SV 2016, nr. 17 over kosten verwijderen meter stadsverwarming	Vergunningen	De wethouder zegt toe inzicht te geven in het aantal nog te vergunnen woningen na 19 februari 2016 die voor die datum zijn aangevraagd	Vergunningen handhaving openbare ruimte	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(81/123) 16/T1211	cie. S&R vergadering 24-03-16	Commissiebrief ontwikkelingen aanleg energieprestaties stadsverwarming in samenhang met de commissiebrief informeren collegebesluit stadsverwarming en SV 2016, nr. 17 over kosten verwijderen meter stadsverwarming	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe de raad te informeren over de resultaten van de gesprekken met de ontwikkelaars voor het alsnog rekenen met 1.1 norm (i.p.v. 1.77) voor vergunningen, die voor 19 februari 2016 zijn aangevraagd	P Vreeken (Leidsche Rijn)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(82/123) 16/T1209	cie. S&R vergadering 24-03-16	Commissiebrief ontwikkelingen aanleg energieprestaties stadsverwarming in samenhang met de commissiebrief informeren collegebesluit stadsverwarming en SV 2016, nr. 17 over kosten verwijderen meter stadsverwarming	Leidsche Rijn	De wethouder zegt toe een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de alternatieven en de kosten om de gewenste energienorm te halen voor de betreffende 240 vergunde woningen	P Vreeken (Leidsche Rijn)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(83/123) 16/T1207	cie. S&R vergadering 24-03-16	Raadsvoorstel Utrecht Global Goals City	Internationale Zaken	De wethouder zegt toe het idee van een Meatfree Monday in te brengen bij de nadere concretisering voor zover dat niet ingebracht wordt door het maatschappelijk veld	Internationale Zaken	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(84/123) 16/T1206	cie. S&R vergadering 24-03-16	Raadsvoorstel Utrecht Global Goals City	Internationale Zaken	De wethouder zegt toe de raad aan het einde van 2016 per brief een concretisering van de Nota Utrecht Global Goals City toe te sturen	Internationale Zaken	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(85/123) 16/T1191	cie. S&R vergadering 18-02-16	Commissiebrief Uitspraak Broese i.s.m. SV 2015, nr. 176 vervolgvragen over vonnis rechtszaak Broes	Vastgoed	De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 20, commissiebrief Uitspraak Broese i.s.m. SV 2015, nr. 176 vervolgvragen over vonnis rechtszaak Broese Boekverkopers vs. Gemeente Utrecht met antwoord, de commissie te informeren over de voortgang met betrekking tot het dossier van de verkoopbaarheid van het pand Broese/bibliotheek, zodra er nadere informatie beschikbaar is.	Niek Tijhuis (Vastgoed)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(86/123) 16/T1190	cie. S&R vergadering 18-02-16	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Centrum, Kanaleneiland, deelgebied 4 en 5	Ruimtelijke ordening	De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 17, raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Centrum, Kanaleneiland, deelgebied 4 en 5, de publiek-private samenwerking in de GEM te evalueren en de commissie over 2 jaar te informeren over de uitkomsten daarvan (zo mogelijk inclusief de ervaringen van huurders met de verkoop van sociale huurwoningen en de ruimtelijke consequenties daarvan).	W Beelen (Ruimtelijke ordening)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(87/123) 16/T1188	cie. S&R vergadering 18-02-16	SV 2015, nr. 142 over Festivalisering Utrecht	Vergunningen, toezicht en handhaving	Wethouder Geldof organiseert, met betrekking tot agendapunt 13, SV 2015, nr. 142 over festivalisering Utrecht, een overleg tussen organisatoren van festivals en parkbeheerders over hoe festivals en parken elkaar kunnen versterken. Vervolgens informeert hij de commissie hierover.	Vergunningen, toezicht en handhaving	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(88/123) 16/T1164	cie. S&R vergadering 26-01-16	Commissiebrief Informatie over woningdelen en Friends-concept in Amsterdam	Wonen	De wethouder zegt toe om de vindbaarheid van de regels voor woongroepen na te gaan op de gemeentelijke website en zo nodig te verbeteren	M van Lijden (Wonen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(89/123) 16/T1163	cie. S&R vergadering 26-01-16	Commissiebrief Cohenlaan	Ruimtelijke ordening	De wethouder zegt toe de commissie te zullen informeren over de afloop van de tenderprocedure en daarbij expliciet aan te geven hoe de EMVI-criteria zijn gehanteerd bij de gunning.	Gwen van Mossevelde (Ruimtelijke ordening)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(90/123) 16/T1156	cie. S&R vergadering 21-01-16	Commissiebrief Stand van Zaken Uithoflijn in samenhang met de raadsbrief inzake koppeling tramlijn	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder informeert de commissie over de uitkomsten van het provinciaal onderzoek naar de koppeling van de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(91/123) 16/T1152	cie. S&R vergadering 21-01-16	Commissiebrief Afronding Beëindiging Structurele Subsidierelatie Milieucentrum Utrecht	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder geeft bij de voorjaarsnota aan met welke externe partijen de gemeente werkt op het gebied van milieu en duurzaamheid	M Versteegh (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(92/123) 16/T1146	cie. S&R vergadering 21-01-16	Commissiebrief Blauwe Zones bij winkelcentra	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder komt in een commissiebrief terug op de illegale blauwe zone en de handhaving.	Economie, toerisme en citymarketing	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(93/123) 16/T1145	cie. S&R vergadering 21-01-16	Commissiebrief Blauwe zones bij winkelcentra	Economie, toerisme en citymarketing	De wethouder neemt de gesprekken met ondernemers en winkeliers mee in de evaluatie en de afronding van de pilot in de Kanaalstraat	Economie, toerisme en citymarketing	Zie de Cie brief over pilot Kanaalstraat en Damstraat, 22 maart 2016. Toezegging kan hiermee worden afgedaan.
(94/123) 15/T1127	cie. S&R vergadering 03-12-15	Commissiebrief Scenario's bomen Europaweg	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe, met betrekking tot agendapunt 20, commissiebrief Scenario's bomen Europaweg, de Digitale bomenkaart te actualiseren	Frans van Diemen (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(95/123) 15/T1126	cie. S&R vergadering 03-12-15	Commissiebrief Voortgang Motie Sluit dossier Galgenwaard	Financien, belastingen, inkoop, en aanbestedingen	De wethouder zegt toe in de subcommissie Financien het centraliseren van het financieel beheer te bespreken.	Annemarie Koolenbrander (Financien, belastingen, inkoop, en aanbestedingen)	Op 29 augustus 2016 is het Plan van aanpak Contractebeheer besproken in de subcommissie Control en Financiën.
(96/123) 15/T1118	cie. S&R vergadering 03-12-15	Raadsvoorstel Energieplan, duiding en energieagenda's	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder zegt toe de commissie in de loop van 2016 middels een commissiebrief te informeren over de ontwikkelingen m.b.t. geothermie	P Maaswinkel (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(97/123) 15/T1072	cie. S&R vergadering 05-11-15	Rv Vaststellen bestemmingsplan Kaatstraat 1, Pijlsweerd	Ruimtelijke ordening	de wethouder geleidt, m.b.t. het raadsvoorstel, de vraag over de brugopeningstijden door naar wethouder Geldof	Ria Konijnenberg (Ruimtelijke ordening)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(98/123) 15/T1074	cie. S&R vergadering 03-11-15	Commissiebrief Nota van Uitgangspunten ontwerp co-creatie Van Zijstweg	Verkeer en Mobiliteit	de wethouder werkt met betrekking tot dit punt, twee varianten uit bij het Integraal Programma van Eisen. In de eerste helft van 2016 zullen deze gereed zijn.	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(99/123) 15/T1030	cie. S&R vergadering 15-10-15	Programmabegroting 2016 - Openbare Ruimte en Groen - hoeveelheid openbaar groen	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe na te gaan of periodiek een overzicht kan worden gegeven van de hoeveelheid openbaar groen, en daarover de commissie te informeren.	Frans van Diemen (Openbare ruimte)	De gevraagde informatie is in het groenbeheer systeem beschikbaar. Stand per 1 januari 2016 aanhouden als 0-meting. De rapportage zal zo mogelijk gecombineerd worden bijvoorbeeld met de uitvoering van het Meerjarengroenprogramma.
(100/123) 15/T987	cie. S&R vergadering 13-10-15	Programmabegroting 2016 - Stationsgebied	Stationsgebied	De wethouder projecteert de uitgangspunten voor de fase 2 ook op onderdelen van fase 1 en legt de commissie scenario's inclusief een voorkeursscenario voor.	Stationsgebied	De hier bedoelde scenario's, inclusief voorkeursscenario, betreffen hier het Smakkelaarsveld. Het raadsvoorstel met deze scenario's is eind 2015 naar de raad gestuurd en op 17 maart 2016 in de raad besproken. Voor wat betreft de uitgangspunten Fase 2 in Fase 1 wordt de raad nog voor het einde van dit jaar geïnformeerd over mogelijkheden bij o.m. HUQ (Healthy Urban Quarter) en Amrath hotel-woningen.

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(101/123) 15/T985	cie. S&R vergadering 13-10-15	Programmabegroting 2016 - Stationsgebied	Stationsgebied	De wethouder informeert de commissie over de alternatieven voor het invullen van het zogenaamde casinoplot	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(102/123) 15/T962	cie. S&R vergadering 24-09-15	Financiële situatie DOMunder	Monumenten, erfgoed, forten en torens	gehei	Monumenten, erfgoed, forten en torens	Raad is op 13 oktober 2015 geheim geinformeerd middels brief met kenmerk 15.510232
(103/123) 15/T961	cie. S&R vergadering 24-09-15	Raadsvoorstel Jaarrekening Gemeenschappelijke regeling Afval Verwijdering Utrecht (AVU)	Openbare ruimte	Wethouder Geldof informeert de commissie in ieder geval bij de Verantwoording 2016 over de effecten van het nieuwe inzamelen waarbij verschillende afvalstromen en de kosten en baten daarvan, in beeld worden gebracht	Gerhard Schoonvelde (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(104/123) 15/T957	cie. S&R vergadering 22-09-15	Raadsvoorstel Energieplan en duiding college	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder zegt toe de commissie S&R een overzicht te sturen van de projecten Energie Neutraal Bouwen incl. de projecten die zijn gegund/gerealiseerd en de daarbij gehanteerde puntentelling	P Maaswinkel (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	deze toezegging is afgedaan met bijgevoegde commissiebrief met als kenmerk 16.3810974 van 8 september 2016.
(105/123) 15/T956	cie. S&R vergadering 22-09-15	Raadsvoorstel Energieplan en duiding college	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder zegt toe de uitkomsten van de evaluatie van het stadsgesprek Energie toe te zenden aan de commissie S&R	P Maaswinkel (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(106/123) 15/T924	cie. S&R vergadering 27-08-15	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Prinses MÃ¡xima Centrum, De Uithof	Ruimtelijke ordening	Wethouder Jansen stuurt, met betrekking tot agendapunt 18, Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Prinses MÃ¡xima Centrum, De Uithof, een brief naar de commissie over de inrichting van het weiland tussen het Prinses MÃ¡xima Centrum en Landgoed Oostbroek met betrekking tot de ecologische kwaliteit van dat gebied en de recreatieve invulling. Hierbij zal ook ingegaan worden op het autoluwe karakter dan wel het knippen van de Hoofddijk.	Marjon van Caspel (Ruimtelijke ordening)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(107/123) 15/T865	cie. S&R vergadering 18-06-15	VJN 2015 - Bereikbaarheid - 2% norm	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe nader te communiceren over de 2% norm	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(108/123) 15/T862	cie. S&R vergadering 18-06-15	VJN 2015 - Bereikbaarheid - evaluatie Herenroute	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe bij de evaluatie van de Herenroute eenzelfde voorziening te overwegen als in de Schalkwijkstraat, evenals een heroverweging van de voorrangsregeling (inclusief de Oudegracht)	Verkeer en Mobiliteit	Zie commissiebrief Vervolg Herenroute (kenmerk 16.506997) van 31 oktober 2016

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(109/123) 15/T847	cie. S&R vergadering 18-06-15	VJN 2015 - Openbare Ruimte en Groen - proef straatmeubilair	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de mogelijkheden te onderzoeken voor een proef straatmeubilair met Utrechtse iconen en informeert daarover de commissie	Redmer Wierdsma (Openbare ruimte)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(110/123) 15/T842	cie. S&R vergadering 18-06-15	VJN 2015 - Duurzaamheid - aanpak inzake fijnstof en roet	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder zegt toe de commissie in de 2e helft van 2015 te informeren over de aanpak inzake fijnstof en roet	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(111/123) 15/T837	cie. S&R vergadering 18-06-15	VJN 2015 - Duurzaamheid - zonnepanelen	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder zegt toe na te gaan of de regels m.b.t. opstalrecht aangepast kunnen worden in relatie met het plaatsen van zonnepanelen	P Maaswinkel (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(112/123) 15/T875	cie. S&R vergadering 16-06-15	VJN 2015 - Stationsgebied - financieringsconstructie WTC	Financien, belastingen, inkoop, en aanbestedingen	De wethouder zegt toe de financieringsconstructie WTC (afkoop kasstroom jaarlijkse canon) te bespreken in de commissie na een technische bespreking in de subcommissie financien	M Wolswinkel (Financien, belastingen, inkoop, en aanbestedingen)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(113/123) 15/T701	cie. S&R vergadering 12-05-15	Commissiebrief 'Alternatieve rol welstandsadvisering' in combinatie met de commissiebrief over exp	Ruimtelijke ordening	Wethouder Jansen komt met een commissiebrief naar de commissie met daarin informatie over de inbedding van de welstandsnota in de omgevingswet, inclusief de kaders inzake het vernieuwen van het welstandsbeleid en de betrokkenheid van de raad in dit proces.	Martine van Rijn (Ruimtelijke ordening)	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(114/123) 15/T562	cie. S&R vergadering 15-01-15	Commissiebrief Forum	Stationsgebied	Wethouder Everhardt zegt met betrekking tot agendapunt 22, Commissiebrief Forum, toe de mogelijkheid te onderzoeken om door middel van creatieve ideeën de aantrekkelijkheid van het gebruik van de bestaande trap te stimuleren.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(115/123) 15/T561	cie. S&R vergadering 15-01-15	Commissiebrief Forum	Stationsgebied	Wethouder Everhardt zegt met betrekking tot agendapunt 22, Commissiebrief Forum, toe bij de verdere uitwerking van de plannen de mogelijkheid te verkennen, binnen de ontwikkeling die daar plaatsvindt, om ook aan de zijde van de Van Sijpesteijnkade een lift te realiseren, en zal de commissie daarover informeren.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(116/123) 15/T560	cie. S&R vergadering 15-01-15	Commissiebrief Forum	Stationsgebied	Wethouder Everhardt zegt met betrekking tot agendapunt 22, Commissiebrief Forum, toe de raad te informeren over de onderzijde van het Forum en de sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid van het gebied.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(117/123) 15/T559	cie. S&R vergadering 15-01-15	Commissiebrief Forum	Stationsgebied	Wethouder Everhardt zegt met betrekking tot agendapunt 22, Commissiebrief Forum, toe een uitwerking te maken van de inrichting van het Forum, in het bijzonder van de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van dat gebied.	Stationsgebied	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(118/123) 15/T556	cie. S&R vergadering 08-01-15	Commissiebrief Utrechtse Energie	Duurzaamheid, Milieu en Bodem	De wethouder zegt toe met betrekking tot agendapunt 13, commissiebrief Utrechtse Energie, de mogelijkheden te zullen inventariseren om bij nieuwbouw energiemaatregelen privaatrechtelijk af te dwingen en de commissie daarvan op de hoogte te stellen.	P Maaswinkel (Duurzaamheid, Milieu en Bodem)	deze toezegging is afgedaan met bijgevoegde commissiebrief met als kenmerk 16.3810974 van 8 september 2016.
(119/123) 14/T370	cie. S&R vergadering 14-10-14	Programmabegroting 2015: programma's Leidsche Rijn (uit stedelijke ontwikkeling) en Monumenten	Wijk Vleuten de Meern	De wethouder zegt toe de commissie in januari 2015 te informeren over de stand van zaken met betrekking tot het overleg met de Vrienden van het Maximapark over het beheer van het Maximapark (PPS-constructie) en zal binnen Ã©Ã©n jaar de raad een definitief voorstel voorleggen over het beheer van het Maximapark	Wijk Vleuten de Meern	Op 09 oktober 2015 heeft commissie een brief ontvangen met stand van zaken (15.510715).
(120/123) 14/T332	cie. S&R vergadering 04-09-14	Cie S&R 4 september 2014: Actieplan geluid	Verkeer en Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal nogmaals bij het Rijk aandringen op het verlagen van de maximumsnelheid op de ring en zal dit terugkoppelen naar de raad.	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(121/123) 14/T116	cie. S&R vergadering 22-05-14	Commissiebrief kleinschalige P+R-voorzieningen	Verkeer en Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe, met betrekking tot agendapunt 13, commissiebrief kleinschalige P+R-voorzieningen, te inventariseren welke kleinschalige locaties in aanmerking kunnen komen om spontaan ontstaan P+R-gebruik te faciliteren en hierover de commissie te informeren.	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*
(122/123) 13/T312	cie. S&R vergadering 17-12-13	Commissie Stad en Ruimte 2 april 2013: Cie S&R 2013/59 BP busbaan Kruisvaart: autoverkeer Vondella	Verkeer en Mobiliteit	De wethouder informeert in het najaar van 2013 de commissie over de reductie van autoverkeer op de Vondellaan en over de consequenties daarvan voor overige delen van de stad.	Verkeer en Mobiliteit	*(antwoord nog niet beschikbaar)*

Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016

(123/123) 13/T310	cie. S&R vergadering 17-12-13	Commissie Stad en Ruimte 5 maart 2013: Cie S&R 2013/17 Stallen en Parkeren:evaluatie fietsparkeern	Verkeer en Mobiliteit	de wethouder zal de fietsparkeernorm na ca. 1 Ã 1,5 jaar te evalueren en daarover de commissie S&R te informeren en zich te beraden over het hanteren van een hogere parkeernorm reeds bij aanvang van het nieuwe parkeerbeleid en zal hierover de raad voorafgaande aan de raadsvergadering informeren;	Verkeer en Mobiliteit	*Toezeggingenlijst Commissie Stad en Ruimte 17 november 2016*

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Kuin, C.A. (Arienne)
Kenmerk	16.507166
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016
Geheim	Nee

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte opgenomen Hoofdstructuur Openbare Ruimte (p.13) vast te stellen als uitgangspunt voor de functie en betekenis die de verschillende delen van de stad Utrecht hebben.

2 In te stemmen met de drie Utrechtse kwaliteitsniveaus Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure, zoals opgenomen in de Kadernota (p.17).

3 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure voor de gebieden die op de kaart met ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Utrechtse Allure’ hebben.

4 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Domstad voor de gebieden die op de kaart ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Domstad’ hebben.

5 In te stemmen met het kwaliteitsniveau ‘Domstad Bijzonder voor de gebieden die op de kaart ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Domstad Bijzonder’ hebben.

6 Burgemeester en wethouders te mandateren wijzigingen aan te brengen in het overzicht met bijzondere plekken en daarmee het aantal plekken dat voor het kwaliteitsniveau “Domstad Bijzonder” in aanmerking komt onder de voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten gedekt zijn en de Raad van de besluiten op de hoogte wordt gesteld.

7 De Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' vast te stellen, waarmee de regie en samenhang in de kwaliteit van de openbare Ruimte wordt geborgd.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris	De burgemeester
Drs. G.G.H.M. Haanen	Mr. J.H.C. van Zanen

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6757
Bijlage: CiebriefSenR Kadernota KOR
Bijlage: DEF Kadernota

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

- De uitwerking van de drie kwaliteiten voor de stad wordt gedaan door een stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de meest betrokken organisatieonderdelen. Deze uitwerking bestaat uit het integreren van het vigerende beleid op stedelijk- en wijkniveau voor de openbare ruimte en wordt in nauwe samenwerking gedaan met het project 'Beter Bestemmen' en de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht'. Belangrijk onderdeel is het aanpassen van het ondersteunende digitale instrumentarium, zoals het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

- Vierjaarlijks wordt de actualisatie van het Handboek Openbare Ruimte aangeboden aan het college van B&W.
- Het College kan het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder van plekken in de stad wijzigen bij de actualisatie van het Handboek Openbare Ruimte of tussentijds bij besluiten.

Gemeente Utrecht

Context

Bij dit raadsvoorstel hoort ook een commissiebrief. Hierin wordt antwoord gegeven op de vragen die zijn gesteld in de Commissie Stad en Ruimte van 18 februari 2016.

De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte past bij de lijn die wordt ingezet met de in uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht.. We bouwen aan een gezonde toekomst voor de bewoners, ondernemers en bezoekers van Utrecht door in te zetten op gezonde verstedelijking. Hiervoor is de kwaliteit (inrichtingskwaliteit, beheer en gebruiksmogelijkheden) van de openbare ruimte een essentiële bouwsteen.

In 2013 is gestart met het verkennen van de mogelijkheden om de regie in de openbare ruimte te verbeteren. Onderwerpen waren onder andere meer "werk met werk" te maken, de stad minder vaak opbreken, een betere uitstraling geven en meer samenhang in het gebruik, de inrichting en het beheer te organiseren. Deze onderwerpen sluiten ook aan op de resultaten van het rekenkameronderzoek "Signalen uit de openbare ruimte", uitgevoerd in 2012. Hierin is geconstateerd dat de afstemming tussen verschillende werkzaamheden en de communicatie daarover naar bewoners beter kan. Andere belangrijke besluiten zijn het vaststellen van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (2012) en Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (SRSRSB, 2016). Ook deze documenten onderstrepen het belang van een kwalitatief goede openbare ruimte voor een gezonde stedelijke levensstijl. De Pilot Openbare Ruimte Centrum, samen met Centrummanagement Utrecht (CMU), pakt de openbare ruimte op een integrale wijze aan,. Een belangrijk kader voor het beheer is de Nota Onderhoud kapitaalgoederen openbare ruimte 2016-2019.

In deze Kadernota staat centraal wat inhoudelijk nodig is om het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en daarmee de regie te verbeteren. Utrecht staat voor een aantal belangrijke opgaven; de inzet op binnenstedelijk bouwen en gezonde verstedelijking, het klimaatadaptief ontwikkelen van de stad, het beter toegankelijk maken van de openbare ruimte (Agenda 22) en het meer rekening houden met de (on)mogelijkheden van de ondergrond. De voorliggende Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' zorgt voor de inhoudelijke samenhang in en ambitie voor de openbare ruimte. Het is geen nieuw beleid, maar brengt samenhang in belangrijke beleidsnota's en ambities voor de openbare ruimte. Voorbeelden hiervan zijn de Structuurvisie Utrecht 2015/2030, Groenstructuurplan, Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen, de Erfgoedagenda, Welstandsbeleid en de Economische Agenda. Deze kadernota maakt de ambitie voor de openbare ruimte expliciet. De nota loopt vooruit op de ontwikkelingen rond de Omgevingswet. Voorliggend kader kan straks gebruikt worden voor het opstellen van omgevingsvisies.

Onderdeel van deze Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' is een kaart met de Hoofdstructuur Openbare Ruimte en een kaart met de drie kwaliteitsniveaus (Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure). Hiermee worden gebruik, inrichting en beheer beter afgestemd. Het resultaat van een inrichting volgens de principes van deze kwaliteitsniveaus is een aantrekkelijkere, veiligere, schonere en gezondere openbare ruimte. De kadernota wordt toegevoegd aan het Handboek Openbare ruimte.

Parallel aan deze kadernota wordt gewerkt aan het verankeren van de ambities voor de openbare ruimte in de werkprocessen. Belangrijke stap is het afstemmen van de werkzaamheden in de openbare ruimte. De advies- en toetscommissie BInG. Deze commissie toetst alle ingrepen in de openbare ruimte op de balans tussen gebruik, inrichting en de ruimtelijke en technische kwaliteiten. De commissie bestaat uit vertegenwoordigers vanuit verschillende ambtelijke afdelingen op het gebied van veiligheid, gebruik en beheer. De komende periode wordt bovendien gewerkt aan het de actualisatie van het Utrechts Planproces (UPP) tot een proces voor de gehele keten: van initiatief tot beheer en onderhoud.

Gemeente Utrecht

Beslispunt

1 De in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte opgenomen Hoofdstructuur Openbare Ruimte (p.13) vast te stellen als uitgangspunt voor de functie en betekenis die de verschillende delen van de stad Utrecht hebben.

Argumenten

1.1 De openbare ruimte draagt verschillend bij aan de identiteit van de stad.
Afhankelijk van de functie en betekenis draagt een plek (bijvoorbeeld een park of plein), lijn (bijv. oude weg, stedelijke weg) of gebied (bijv. Tuindorp of Papendorp) in de stad bij aan de identiteit van de stad als geheel of is van economische en sociale betekenis voor de wijken en buurten.

1.2 De inhoudelijke kaders zijn gebaseerd op door de gemeenteraad vastgesteld beleid.
Belangrijke onderleggers voor de kaart met de Hoofdstructuur Openbare Ruimte is het vastgestelde beleid van de gemeente Utrecht. In de nota zelf is aangegeven op welk beleid de verschillende onderdelen zijn gebaseerd. Voorbeelden van belangrijke nota's zijn het Groenbeleid (Bomenbeleid en Groenstructuurplan), Welstandsbeleid, de Structuurvisie Utrecht 2015/2030, het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de Nota Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen.

1.3 Het structureert en zorgt voor betere afstemming van beleid voor de openbare ruimte.
De bestaande circa 40 nota's over de openbare ruimte zijn vooral sectoraal. De kaart met de hoofdstructuur openbare ruimte biedt een kapstok om samenhang aan te brengen in bestaande en toekomstige nota's. Dit sluit aan bij de doelen van de Omgevingswet om plannen en toetsingskaders voor de fysieke leefomgeving te integreren.

Beslispunt

2 In te stemmen met de drie Utrechtse kwaliteitsniveaus Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure, zoals opgenomen in de Kadernota (p.17).

Argumenten

2.1 Met de kwaliteitsniveaus wordt transparant waar welke kwaliteit van toepassing is zodat bewoners, belanghebbenden en ontwerpers weten wat de uitgangspunten zijn voor het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.
De kadernota stelt voor om de diversiteit aan kwaliteiten in de openbare ruimte terug te brengen tot drie kwaliteiten, gekoppeld aan de hoofdstructuur van de openbare ruimte. Utrechtse Allure is het hoogste kwaliteitsniveau en past bij de (inter)nationale visitekaartjes van de stad. Domstad is de minimumstandaard, de basiskwaliteit, en is gekoppeld aan de overwegend woon- en werkgebieden van Utrecht. Domstad Bijzonder geldt voor die routes (lijnen) en plekken in de stad waar standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege de bijzondere functie van die plekken in de stad of de wijk. Met de drie kwaliteitsniveaus wordt beoogd de regie op de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken en inzichtelijk te presenteren voor eenieder wat de leidraad is voor het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Beslispunt

3 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure voor de gebieden die op de kaart met 'De drie Utrechtse kwaliteiten' de aanduiding 'Utrechtse Allure' hebben.

Argumenten

3.1 Dit zijn plekken en gebieden in de stad die zeer bijzonder zijn en een unieke uitstraling hebben.
Ze zijn nu of in de toekomst de visitekaartjes van de stad. Bezoekers uit het hele land komen naar Utrecht om deze plekken en gebieden te bezoeken. De Utrechtse Allure gebieden zijn gebaseerd op het bestaande beleid van onder andere Structuurvisie Utrecht, de Toekomstvisie Amelisweerd, Toerisme (Live Like en a Local) en de Efgoedagenda. Het gaat om de volgende plekken: de Binnenstad, het Stationsgebied, de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen, de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het landgoed en het dorp Haarzuilens, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en het Maximapark. De visitekaartjes zijn onderling zeer verschillend en vertegenwoordigen ook uiteenlopende waarden als het gaat om bijvoorbeeld het gebruik en de cultuurhistorische identiteit.

Beslispunt

4 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Domstad voor de gebieden die op de kaart 'De drie Utrechtse kwaliteiten' de aanduiding 'Domstad' hebben.

Argumenten

4.1 Met Domstad leggen we het basisniveau voor de openbare ruimte vast.
Hier is het uitgangspunt een standaard inrichting en basis onderhoudsniveau en geldt voor 85% van de openbare ruimte in Utrecht. Dit betreft het grootste deel van de stad, namelijk die gebieden die voornamelijk een woon- of werkfunctie hebben.

Beslispunt

5 In te stemmen met het kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder voor de gebieden die op de kaart 'De drie Utrechtse kwaliteiten' de aanduiding 'Domstad Bijzonder' hebben.

Argumenten

5.1 Het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder kan worden toegepast als standaardoplossingen die vallen onder het kwaliteitsniveau Domstad niet voldoende zijn.
Een locatie kan als gevolg van de gebruiksdruk, de bijzondere functie, het belang op stedelijk en/of wijkniveau of de wens om de (historische) identiteit van een plek of lijn te versterken het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder krijgen. Dit betekent dat de inrichting en/of het beheer op bepaalde punten mogen afwijken in bijvoorbeeld materiaalgebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes 'samenhang' en 'herkenbaarheid' essentieel zijn. Voorbeelden van bijzondere plekken die in het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder vallen zijn de Burgemeester Reigerstraat / Nachtegaalstraat (winkelstraten), de Maliebaan, de Bilstraat (historische weg). Met één ruimtelijke opgave wordt bedoeld dat bijvoorbeeld de Maliebaan als één geheel moet worden ontworpen.

Beslispunt

6 Burgemeester en wethouders te mandateren wijzigingen aan te brengen in het overzicht met bijzondere plekken en daarmee het aantal plekken dat voor het kwaliteitsniveau "Domstad Bijzonder" in aanmerking komt onder de voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten gedekt zijn en de Raad van de besluiten op de hoogte wordt gesteld.

Argumenten

6.1 Het biedt flexibiliteit om in te spelen op gewenste ontwikkelingen in de stad en plekken aan te wijzen voor het kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder'.
De openbare ruimte verandert continu. Op meerdere plekken in de stad vindt herstructurering of gebiedsontwikkeling plaats. Bovendien kunnen er vragen van buitenaf komen.

Beslispunt

7 De Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' vast te stellen, waarmee de regie en samenhang in de kwaliteit van de openbare Ruimte wordt geborgd.

Argumenten

7.1 Veel vastgestelde gemeentelijke nota's doen uitspraken over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en daarmee over de gewenste kwaliteiten.
Op dit moment zijn er op stedelijk, wijk- en buurtniveau verschillende beleidsnota's die uitspraken doen over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op stedelijk niveau gelden circa 40 nota's die iets zeggen over vooral het gebruik. Door de samenhang tussen deze nota's te duiden kan een betere regie plaatsvinden op de gewenste kwaliteiten van de openbare ruimte. De voorliggende kadernota zet de koers op hoofdlijnen uit.

7.2 De in de Ruimtelijke Strategie Utrecht voorgestelde koers van verdichting en gezonde verstedelijking vraag om het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.
Door de verdichting neemt de druk op de openbare ruimte toe. Deze kadernota legt de basis voor het intensiveren en organiseren van de gemeentelijke regierol, zodat beter kan worden ingespeeld op de ruimtelijke opgaven die in de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn benoemd.

7.3 De financiële kaders worden geborgd via de Ruimtelijke Strategie Utrecht en daarmee gekoppeld aan de cyclus van de jaarlijkse Voorjaarsnota.
In hoofdstuk 5 (Investeringsstrategie) van de in uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht is een indicatie opgenomen van de additionele financiële opgave die samenhangt met de kwaliteitsverbetering conform de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte. Waar mogelijk zijn deze investeringen onderdeel van de lopende programma's en de gebiedsopgaven waar ze deel van uitmaken.
In de Voorjaarsnota 2016 is een eerste stap gezet door middelen te reserveren voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de Binnenstad, Overvecht en Kanaleneiland. Jaarlijks wordt bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke volgende stappen we kunnen zetten in het verder verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Ontwerpvoorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Kuin, C.A. (Arienne)
Kenmerk	16.507166
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte opgenomen Hoofdstructuur Openbare Ruimte (p.13) vast te stellen als uitgangspunt voor de functie en betekenis die de verschillende delen van de stad Utrecht hebben.

2 In te stemmen met de drie Utrechtse kwaliteitsniveaus Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure, zoals opgenomen in de Kadernota (p.17).

3 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure voor de gebieden die op de kaart met ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Utrechtse Allure’ hebben.

4 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Domstad voor de gebieden die op de kaart ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Domstad’ hebben.

5 In te stemmen met het kwaliteitsniveau ‘Domstad Bijzonder voor de gebieden die op de kaart ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Domstad Bijzonder’ hebben.

6 Burgemeester en wethouders te mandateren wijzigingen aan te brengen in het overzicht met bijzondere plekken en daarmee het aantal plekken dat voor het kwaliteitsniveau “Domstad Bijzonder” in aanmerking komt onder de voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten gedekt zijn en de Raad van de besluiten op de hoogte wordt gesteld.

7 De Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' vast te stellen, waarmee de regie en samenhang in de kwaliteit van de openbare Ruimte wordt geborgd.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op …

De griffier

De burgemeester

mr. J.H.C. van Zanen

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 10 00
www.utrecht.nl

Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	A. Kuin	**Datum**	5 oktober 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 63693	**Ons kenmerk**	16.502612
E-mail	a.kuin@utrecht.nl	**Onderwerp**	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

In de commissie S&R van 18 februari jl. is gesproken over de "Ketenaanpak Openbare Ruimte: Ruimtelijk Kader". Het doel van de nota is de inhoudelijke kaders neer te zetten om de regie op de openbare ruimte te vergroten en daarmee de kwaliteit te verbeteren. Naar aanleiding van uw vragen tijdens de commissiebehandeling in februari 2016 j.l. is afgesproken het voorstel opnieuw aan u aan te bieden. In deze brief geven we antwoord op de vragen die zijn gesteld in uw vergadering.
Belangrijke vragen in uw vergadering waren: het onderscheid tussen kader en uitvoering is onvoldoende helder, hoe worden de ambities gefinancierd en wat is de relatie met trajecten als Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen en de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het aangepaste stuk wordt nu onder de naam "Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte" ter besluitvorming aangeboden. Hiermee willen wij het beleid voor de openbare ruimte voor initiatiefnemers, bewoners en professionals beter inzichtelijk maken. Ook willen we waar mogelijk de inrichting en het beheer standaardiseren en beter afstemmen op het gewenste gebruik (zoals meer ontmoetingsplekken, beter groen, aantrekkelijk om te bewegen). Bovendien zorgt de kadernota voor focus op de uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid, klimaatbestendigheid, toegankelijkheid, gezonde leefomgeving en de ondergrond. In uw commissie zijn verschillende vragen gesteld. Naar aanleiding daarvan is het voorstel aangepast. In deze brief gaan wij in op het stuk dat we nu aanbieden.

Samengevat zijn de belangrijkste wijzigingen in de kadernota zelf:

- de relatie tussen de kaarten en het bestaande beleid is verduidelijkt;
- de voorstellen van de commissie om tekst aan te passen zijn verwerkt;
- de doorvertaling van deze kadernota in onze werkprocessen is ondergebracht in het hoofdstuk "Hoe verder".

<u>Aanleiding opstellen kadernota voor de openbare ruimte</u>
In 2013 is gestart met het verkennen van de mogelijkheden om de regie op de openbare ruimte te verbeteren zodat de kwaliteit verbetert en de overlast vermindert. Hierover is uw commissie op verschillende momenten geïnformeerd. De stand van zaken is toegelicht in de commissiebrieven "Regie op de openbare ruimte, 2013" en Integratie van de Ruimtelijke Keten, 2013". Op 26 maart 2013 is een mondelinge toelichting gegeven op de Raadsinformatieavond. Andere belangrijke kaders zoals het

Groenstructuurplan (2007), het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (2012), Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (SRSRSB, 2016) onderstrepen het belang van een kwalitatief goede openbare ruimte voor een gezonde stedelijke levensstijl. De projecten die in het kader van de Pilot Openbare Ruimte Centrum, zijn uitgevoerd leiden toteen betere openbare ruimte in het centrum van Utrecht.

Meer kwaliteit door meer regie op de openbare ruimte

Centraal in de kadernota staat wat inhoudelijk nodig is om het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte te verbeteren. Utrecht staat voor belangrijke opgaven; de inzet op binnenstedelijke groei conform de bij uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht, het klimaatadaptief ontwikkelen van de stad om hittestress en wateroverlast tegen te gaan, beter sturen op gezonde verstedelijking, meer rekening te houden met de (on)mogelijkheden van de ondergrond (zoals meer groeiruimte voor bomen) en beter te voldoen aan Agenda 22 (Toegankelijkheid). Hiervoor is het noodzakelijk de bovenstaande opgaven in een samenhangend afsprakenkader voor de openbare ruimte op te nemen. De hoofdlijn voor dit afsprakenkader ligt hierbij voor in de kadernota.

Samenhang in beleid voor de openbare ruimte

Veel vastgestelde gemeentelijke nota's zeggen iets over het gebruik, de inrichting en het beheer en daarmee over de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. Het bomenbeleid gaat in op de hoofdboomstructuur. De welstandsnota biedt samenhang in het beleid van de gebouwde omgeving. Slimme Routes, Slim Regelen Slim Bestemmen deelt de stad verkeerskundig in met daaraan gekoppeld een beeld van de openbare ruimte. Door de samenhang tussen de verschillende beleidsnota's voor de openbare ruimte inzichtelijk te maken kan een betere regie plaatsvinden op de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. De voorliggende nota zet deze koers uit. Na vaststelling door uw Raad worden de verschillende kwaliteiten uitgewerkt in het Handboek Openbare Ruimte in onder andere de materialisatie voor de wegverharding, voor straatmeubilair, voor groen en voor de wegprofielen. Hierbij is de huidige situatie uitgangspunt, tenzij het vanwege een wijziging van de functie en daarmee het gebruik van een gebied gewenst is om bijvoorbeeld een ander materialenpakket voor de verharding te hanteren of een ander beheerniveau. Voorbeelden hiervan transformatiegebieden als Rotsoord, het centrumgebied van Utrecht en de Merwedekanaalzone. Dit zal altijd binnen de plantontwikkeling financieel gedekt moeten zijn. Bijvoorbeeld in de grondexploitatie via afspraken met de ontwikkelaar.

Drie kwaliteitsniveaus: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure

De kadernota legt de ambitie en de ruimtelijke kaders vast voor de openbare ruimte op drie kwaliteitsniveaus; Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. Kwaliteitsniveau Domstad geldt voor de woon- en werkgebieden, Domstad Bijzonder voor bijzondere plekken (zoals parken, winkelcentra) en lijnen (kanalen, stedelijke verbindingswegenstraten) en Utrechtse Allure voor die gebieden waar Utrecht zich nationaal en internationaal wil profileren of al profileert (o.a. het Centrum en Utrecht Science Park). Waar welk niveau past, is gebaseerd op bestaand beleid. Zo heeft Hoogh Boulandt op basis van de kaarten uit de Structuurvisie Utrecht en de kaarten uit de bij uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure. In beide documenten is het een integraal onderdeel van het centrumgebied van Utrecht. Voor het deel Jaarbeurs aan de westkant van de Merwedekanaalzone is vooralsnog gekozen voor Domstad. In de uitwerking van de 2e fase Stationsgebied kan alsnog het kwaliteitsniveau worden gewijzigd in Utrechtse Allure. Kantorenpark Rijnsweerd is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht integraal onderdeel van het economisch ontwikkelingsgebied Utrecht Science Park en krijgt daarmee het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure.
In het Raadvoorstel stellen wij u voor om het college mandaat te geven te besluiten over wijzigingen in het overzicht met bijzondere plekken en daarmee het kwaliteitsniveau "Domstad Bijzonder toe te

wijzen. Uiteraard alleen indien dit gedekt wordt binnen de afgesproken financiële kaders. Wij zullen uw raad hierover actief informeren.

Waar mogelijk standaardiseren van inrichting en beheer

Nieuw aan de ter besluitvorming voorliggende aanpak is dat we koersen op enerzijds een betere balans tussen gebruik, inrichting en beheer en anderzijds op het waar mogelijk standaardiseren van de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat standaardisatie leidt tot een goede basiskwaliteit, tot een goed basisbeheer en duidelijkheid schept voor bewoners, gebruikers en professionals die werkzaam zijn in de openbare ruimte. Uitgangspunt bij de uitwerking van de kwaliteitsniveaus voor de verschillende delen van de stad is de huidige openbare ruimte. Dit betekent bijvoorbeeld dat de huidige kwaliteiten van het Utrechtse Allure-gebied Maximapark worden verankerd in het Handboek Openbare Ruimte. Ook de keuzes die zijn gemaakt voor de eerste transformaties in Rotsoord (Domstadniveau) voor het hele gebied uitgangspunt zijn. Standaardisatie is ook van toepassing op het gebruik van paaltjes en ander straatmeubilair. Dit zal de uitstraling en beheerbaarheid van de openbare ruimte aanzienlijk verbeteren. Bij de uitwerking van de kwaliteitsniveaus staat een aantrekkelijke, klimaatbestendige en toegankelijke openbare ruimte centraal. Het houdt daarbij niet op bij de zichtbare openbare ruimte. De combinatie tussen ondergronds gebruik en bovengrondse mogelijkheden zullen we steeds beter moeten bewaken.

Samenstelling kaarten met “Hoofdstructuur Openbare Ruimte” en “Kwaliteitsniveaus”

In de Kadernota zijn twee kaarten opgenomen. Eén met de “Hoofdstructuur Openbare Ruimte” en één met de “Kwaliteitsniveaus”. De kaarten zijn samengesteld op basis van verschillende vastgestelde gemeentelijke nota’s. De kaarten geven aan wat de (gewenste) betekenis is van de openbare ruimte voor gebruikers. Wordt het vooral gebruikt door direct omwonenden, door (wijk)bewoners of heeft het juist een stedelijke of bovenstedelijke betekenis. De betekenis ervan is afgeleid uit vastgesteld gemeentelijk beleid. Een overzicht van het gebruikte beleid is opgenomen in de bijlage van de nota. De vastgestelde nota Slim Regelen Slim Regelen Slim Bestemmen is één van de nota’s die in de kadernota in samenhang wordt gebracht met andere stedelijke beleidsnota’s.



Domstad – Overvecht



Domstad Bijzonder – Rooseveltboulevard





Utrechtse Allure – Binnenstad

In de kadernota zelf is een schema opgenomen die de relatie legt tussen de kaart Hoofdstructuur Openbare Ruimte, de kaart met de drie Utrechtse kwaliteiten en welk bestaand beleid hiervoor de basis is. Op de site van de toetsingscommissie BInG (www.utrecht.nl/Bing) kunt u zien welke plekken op basis van welk bestaand beleid zijn aangemerkt als Domstad bijzonder of Utrechtse Allure.

Hoe komt de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte de komende jaren tot stand?
De stad groeit de komende decennia. Deze groei vindt plaats in het stedelijk gebied en deze intensivering vraagt om het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte. De drie kwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte zetten hiervoor de koers uit. Die koers wordt opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. We werken daarmee vanuit één perspectief. Dit leidt tot een transparanter proces, minder fysieke overlast op straat (meer werk met werk) en een herkenbaardere kwaliteit van de openbare ruimte.
Voor initiatiefnemers uit de stad wordt duidelijker waar ze terecht kunnen met initiatieven. Bovendien wordt bij de uitwerking van de kwaliteitsniveaus duidelijker welke ruimte er is voor initiatiefnemers om af te wijken van de afgesproken kwaliteiten.

Ruimtelijke Strategie Utrecht en Voorjaarsnotacyclus
Gelijktijdig met de Voorjaarsnota 2016 is aan uw Raad de Ruimtelijke Strategie en de investeringsstrategie aangeboden. De investeringsstrategie legt een verbinding tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Om de ambities te realiseren is over een langere periode een financiële impuls nodig. In de aan uw Raad aangeboden Ruimtelijke Strategie Utrecht (in het hoofdstuk Investeringsstrategie) is hiervan een indicatie gegeven. Daarbij is tevens aangegeven dat extra middelen ingezet kunnen worden om de ambities van gezond stedelijk leven (passend bij de drie kwaliteitsniveaus uit deze kadernota) in de openbare ruimte zichtbaar te maken. Waar mogelijk zijn deze investeringen onderdeel van de gebiedsopgaven waar ze deel van uitmaken, maar soms kan daarvoor een extra impuls benodigd zijn.
In de Voorjaarsnota 2016 is langs deze weg een eerste stap gezet. Er zijn middelen gereserveerd voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de Binnenstad, Overvecht en Kanaleneiland. Bovendien zijn middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Binnenstad en het Stationsgebied door anders om te gaan met auto's en fietsen. Bovendien is in de Voorjaarsnota 2016 geborgd dat de gemeente blijft investeren in de herontwikkeling van de openbare ruimte, gekoppeld aan het woningbouwbouwprogramma van de corporaties. De mate waarin de ambities op dit vlak kunnen worden gerealiseerd hangt onder andere af van de omvang van de donatie uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad.

Samenwerking met de stad
Daarnaast zien wij een gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt, gemeente en andere overheden om onze ruimtelijke ambities te realiseren. Samenwerkingen die er nu ook al zijn, zoals via beheercontracten met bewoners en de samenwerking met stakeholders zoals Natuurmonumenten (Haarzuilens), de Universiteit Utrecht (Utrecht Science Park), Centrummanagement (Binnenstad), Jaarbeurs en NS (Stationsgebied), Recreatieschappen (beheer van de recreatiegebieden) en Parkmanagement bij een tweetal bedrijventerreinen.

Participatie
Bij het opstellen van de nota is inbreng van bewoners, belanghebbenden en ondernemers benut. De wijkraden zijn betrokken geweest bij het opstellen van de QuickScan en de resultaten zijn besproken in

de wijkraden. Tevens zijn onderdelen van de kadernota op het “Wij maken Utrecht festival” in december 2014 voorgelegd aan deelnemers.

Rol Quickscan, waar staan we nu met de openbare ruimte

De kadernota is het ambitiedocument voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Om een beeld te krijgen van de actuele situatie en het verschil met de gewenste kwaliteit is een Quickscan uitgevoerd. Dat betrof de woon- en werkgebieden uit de kwaliteitscategorie Domstad. De relatief grote afwijkende score van de wijken Overvecht en Kanaleneiland heeft geleid tot een reservering van middelen voor onder meer een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte in deze wijken in de Voorjaarsnota 2016. Ook de komende jaren kunnen de resultaten van de nulmeting worden gebruikt voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.

Tenslotte

Met het vaststellen van deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte door uw raad zet u de inhoudelijke kaders neer om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Het gaat om een herbevestiging van al in beleid vastgelegde uitspraken over de functie en het gebruik van de stad. Hiermee wordt het beoogde kwaliteitsniveau voor de verschillende delen van de stad expliciet gemaakt. Uitgangspunt is dat bovenstaande leidt tot een goede basiskwaliteit voor de inrichting, een goed basisbeheer en duidelijkheid schept voor bewoners, gebruikers en professionals die werkzaam zijn in de openbare ruimte van Utrecht. Na vaststelling in uw Raad worden de verschillende kwaliteiten gebiedsgericht uitgewerkt en ter informatie aan u aangeboden.

Op basis van de behandeling in uw commissie op 18 februari j.l. is ook voorgesteld dat er voorafgaand aan de bespreking in uw commissie een technische briefing wordt georganiseerd om beter op uw vragen in te kunnen gaan. Dit willen wij graag verzorgen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris de burgemeester,

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

Gemeente Utrecht



Een integrale benadering van gebruik, inrichting en beheer

INDEX →

Inhoud

De ambitie 3

Ruimtelijke kwaliteit 7

Hoofdstructuur openbare ruimte 12

Drie Utrechtse kwaliteiten 16

Quickscan kwaliteit openbare ruimte 24

Openbare ruimte in cijfers 27

Hoe verder 29

Bijlage 1 Beleidsoverzicht 32

Bijlage 2 Kwaliteiten en vastgesteld beleid 33

Colofon 46



De ambitie

Utrecht is één van de sterkst groeiende steden van Nederland. In 2030 is Utrecht doorgegroeid naar 400.000 inwoners. Het gemeentebestuur kiest voor gezonde verstedelijking om deze groei te faciliteren. Een belangrijke bouwsteen voor een gezonde groei van Utrecht is het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het is de ambitie om met de kaders die in deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte worden geschetst de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De openbare ruimte sluit straks, meer dan nu, aan op de kenmerkende stedenbouwkundige en historische kwaliteiten van de stad. We werken aan een verbetering van de klimaatbestendigheid en toegankelijkheid. De openbare ruimte is de huiskamer van onze bewoners en ondernemers en het visitekaartje voor onze bezoekers. >>



De ambities van de Gemeente Utrecht voor de openbare ruimte staan in meer dan veertig beleidsnota's. Deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte brengt ze samen.

Waarom een Kadernota

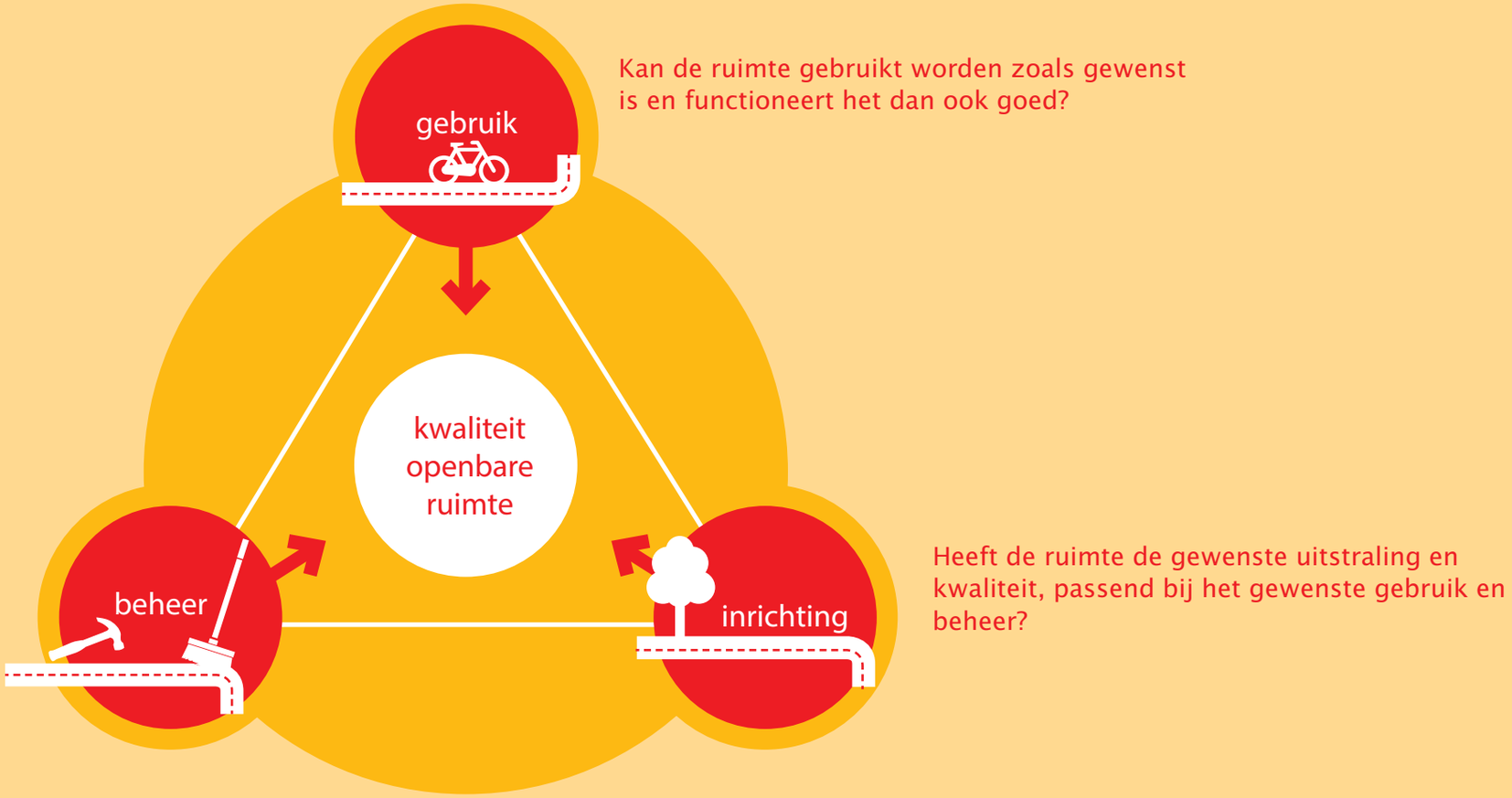
In het planproces voor de openbare ruimte ontbreken kaders die de samenhang tussen het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte borgen. Dat maakt het lastig om te sturen op de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze kadernota voorziet in die lacune.
Het huidige beleid is vastgelegd in veel verschillende stedelijke beleidsnota's. De kadernota vertaalt beleid van een aantal belangrijke gemeentelijke nota's naar een samenhangend netwerk van gebieden, lijnen en plekken voor de openbare ruimte. Deze dragen ieder op hun eigen manier bij aan een goede openbare ruimte. De openbare ruimte wordt ingedeeld in drie kwaliteitsniveaus:

- Domstad
- Domstad Bijzonder
- Utrechtse Allure

De kwaliteitsniveaus zijn de nieuwe standaard voor ingrepen in de openbare ruimte. Dit betekent standaardisatie van de kwaliteiten voor grote delen van de stad. Dit zorgt voor een goede basiskwaliteit en leidt tot een goed basisbeheer. Het maakt voor bewoners, ontwerpers en anderen belanghebbenden transparant waar welke kwaliteit gewenst is en hoe groot de keuzevrijheid is binnen het kwaliteitsniveau.

Betere openbare ruimte

De verwachte groei van de bevolking van Utrecht zorgt voor een hogere gebruiksdruk in (delen van) Utrecht. Deze toenemende druk maakt het noodzakelijk de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren als voorwaarde voor *Healthy Urban Living*. Een gezonde en duurzame verstedelijking zorgt ervoor dat de stad in de toekomst aantrekkelijk blijft. En net als andere steden zal Utrecht de openbare ruimte benutten om in te spelen op (de gevolgen van) klimaatveranderingen, zoals hittestress en hevige regenval.
Het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen' onderstreept het belang van een zorgvuldig ingerichte openbare ruimte. Ruimtelijke kwaliteit is een leidend principe voor het goed organiseren van mobiliteit. Het akkoord stelt dat aanpassingen van de openbare ruimte moeten aansluiten bij de huidige stedenbouwkundige structuur en moeten voldoen aan randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit.
Uit verschillende studies blijkt dat een goede openbare ruimte de leefbaarheid, het woongenot, de vastgoedwaarde en sociale samenhang verbetert. Maatschappelijke kosten-batenanalyses van het CROW tonen aan dat de waarde van panden met tientallen procenten stijgt. Gemeentelijke investeringen in de openbare ruimte stimuleren investeringen door particuliere initiatiefnemers. Kortom, een goede inrichting en goed beheer verdienen zich terug.



Ruimtelijke Strategie Utrecht

De strategische koers in de bij de Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) zet in op een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Het verbindt de ruimtelijke ambities van de stad en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Er wordt geschetst hoe de gemeente met andere partijen de financiële armslag de komende jaren wil vergroten. Daarmee zijn de ambities voor de openbare ruimte een koers voor de langere termijn en geborgd in de gemeentelijke organisatie.

Handboek Openbare Ruimte

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren is uitbreiding van het Handboek Openbare Ruimte nodig. Dit handboek wordt uitgebreid met deze kadernota. De vijf leidende principes en kaarten uit voorliggend document zijn de kapstok om enerzijds de samenhang tussen bestaande beleidsnota's inzichtelijk te maken en anderzijds voor nieuw te ontwikkelen beleid. De komende periode worden de kwaliteiten van de openbare ruimte per gebied, lijn en plek uitgewerkt. Deze uitwerkingen worden integraal onderdeel van het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Nieuwe aanpak

Het 'Handboek Openbare Ruimte' is de leidraad voor ingrepen in de openbare ruimte. Bij noodzakelijke of gewenste afwijkingen adviseert en toetst de commissie BInG. Op deze wijze wordt ingespeeld op de wens om ruimte te geven aan initiatiefnemers en is het mogelijk om andere paletten met materialen te ontwikkelen voor grotere stedenbouwkundige eenheden zoals de transformatiegebieden Rotsoord en de Merwedekanaalzone. Deze kadernota kan als basis dienen voor het maken van toekomstige omgevingsvisies na invoering van de nieuwe Omgevingswet. Gemeenten worden verplicht een integrale omgevingsvisie op te stellen voor de fysieke leefomgeving.

Veel sterk betrokken partijen

Bewoners zijn steeds vaker initiatiefnemer in de openbare ruimte. Ook andere partijen zijn sterk betrokken bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte van Utrecht. Al die betrokkenen werken met hart en ziel voor de stad. Daarbij zoeken ze steeds vaker afstemming en samenwerking. Dat leidt nu al tot een openbare ruimte waarbij gebruik, inrichting en beheer beter in balans zijn. Toch is nog een belangrijke verbeterslag nodig in de inrichting en het beheer. Enerzijds omdat het gebruik verandert en anderzijds omdat er nieuwe uitdagingen zijn.



Zo is er een toenemende vraag naar ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijf en ontmoetingsplekken. De openbare ruimte wordt steeds intensiever gebruikt, bovengronds én ondergronds. Kortom, een stad met meer beleving. Resultaten van nieuwe vormen van samenwerking tussen partijen zijn onder andere zichtbaar op de Mariaplaats en in de Domstraat. Samen met bewoners en ondernemers verbeteren we de openbare ruimte.



Ruimtelijke kwaliteit

Op veel plekken in de stad is het goed toeven. Toch hebben bewoners, ondernemers en belanghebbenden geconstateerd dat de verblijfs- en belevingskwaliteit van de openbare ruimte beter kan. Met het ambitiedocument ‘Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar’ (UAB) is een samenhangende koers uitgezet om Utrecht in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Hierbij wordt sterk het accent gelegd op ruimtelijke kwaliteit. Door meer te sturen op het toepassen van dezelfde uitgangspunten kan de openbare ruimte worden verbeterd – inclusief een goede balans tussen verkeer en verblijf. Eenduidige afspraken over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte dragen bij aan de realisatie van de UAB-ambitie en de uitwerking ervan in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen. >>



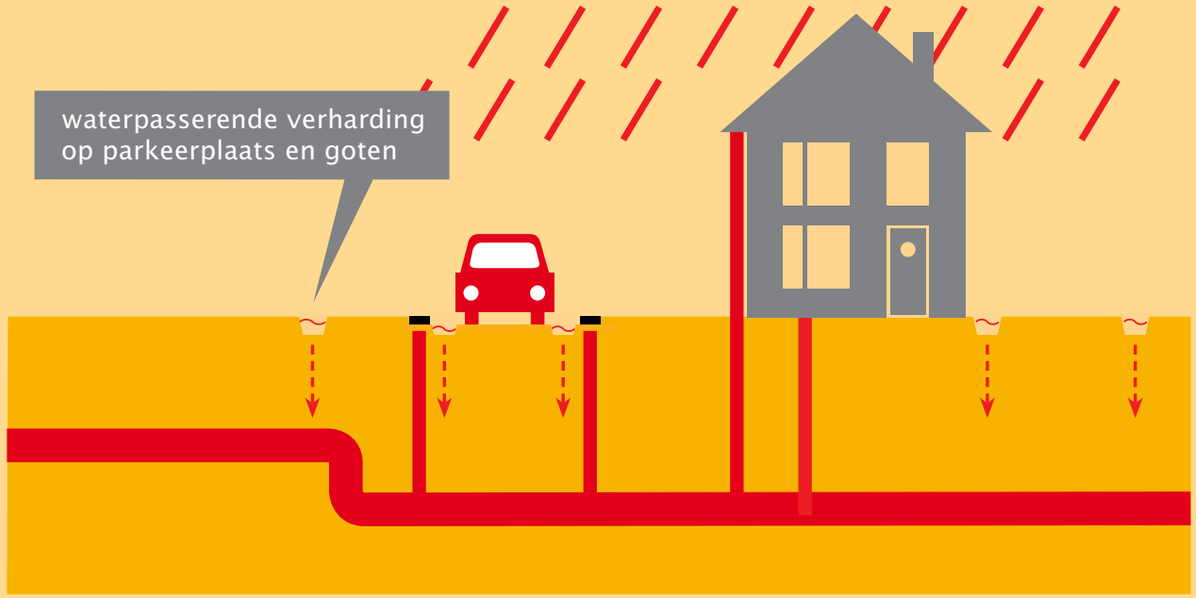
Leidende principes voor ruimtelijke kwaliteit

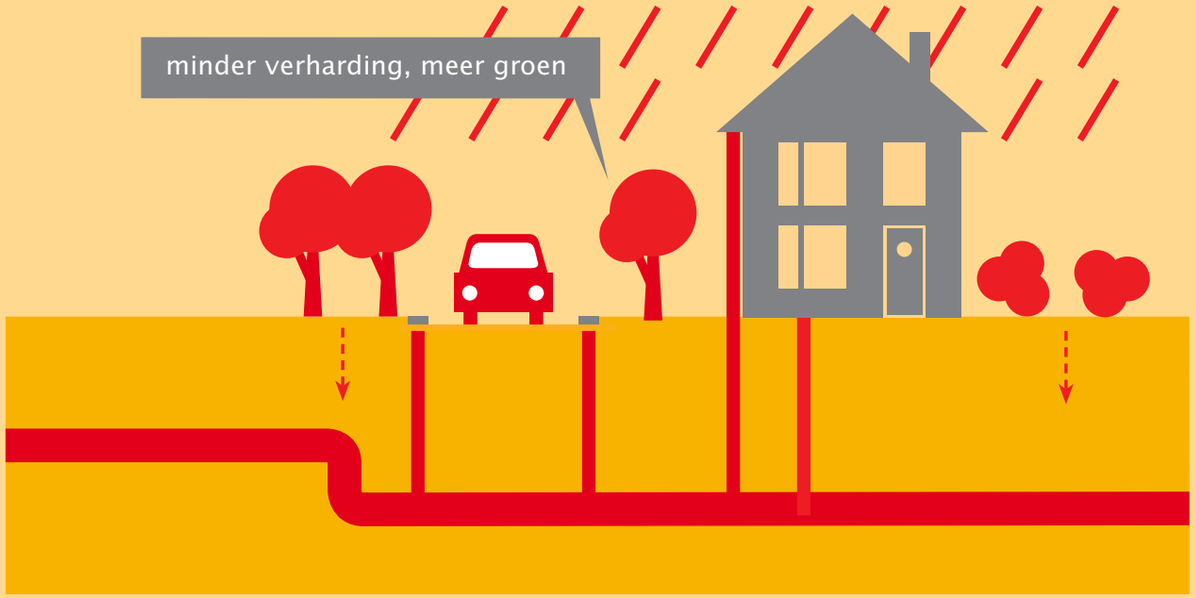
De komende jaren zijn vijf principes leidend om de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte te bereiken; duurzaamheid, klimaatbestendigheid, gezonde verstedelijking, toegankelijkheid en meer en eerder aandacht voor de relatie tussen de bovengrond en ondergrond. Deze leidende principes hebben betrekking op gebruik, inrichting en beheer.

Voor het *gebruik ligt* het accent op de gebruiksmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en meer balans tussen mobiliteit en verblijven (van ontmoetingsruimte tot groen en speelplekken). In de binnenstad van Utrecht werken ondernemers, bewoners, belanghebbenden en de gemeente dit in een aantal straten al samen uit. Het is van belang een omgeving te creëren waarin mensen gezond kunnen bewegen, meer ruimte te scheppen voor informele ontmoetingen, de barrièrewerking van grote verkeersstromen te verminderen, de (sociale, verkeerskundige en technische) veiligheid te vergroten en de stad goed toegankelijk te maken – voor iedereen, dus ook voor mensen met beperkingen. Dit alles helpt om inwoners te stimuleren gezonde keuzes te maken.

Qua *inrichting* komt er meer aandacht voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Dit betekent: meer aandacht voor de cultuurhistorische kwaliteiten en meer rust en samenhang in de inrichting. Er is nu te veel en te verschillend straatmeubilair, zoals paaltjes, hekwerken, bebording en afvalbakken. Het aantal bestratingsmaterialen per gebied wordt vereenvoudigd. Er komt meer aandacht voor vergroening van de openbare ruimte (ook vanuit ecologisch perspectief). Standaardoplossingen worden geboden voor onder andere kruispunten, parkeervakken en het oversteken. Daarbij is er meer aandacht voor de relatie tussen bovengrondse en ondergrondse openbare ruimtes. Meer aandacht voor beeldende kunst in de openbare ruimte levert een bijdrage aan de gewenste visuele en sociale kwaliteit van het stadsbeeld.

Voor het *beheer* is van belang om het onderhoud van de openbare ruimte betaalbaar te houden. Het is een uitdaging om de gewenste kwaliteit te behalen en te kunnen behouden met de beschikbare middelen en een toenemende gebruiksdruk. Om deze uitdaging het hoofd te bieden, is het nodig om het (groot) onderhoud nog beter af te stemmen met ingrepen uit andere programma's; programma's van de Gemeente en van derden, zoals de netbeheerders van ondergrondse kabels en leidingen. Die afstemming helpt bij de kostenbesparing en leidt tot minder hinder voor bewoners en gebruikers bij de uitvoering van werken. Minder obstakels in de openbare ruimte leidt ook tot kostenbesparingen in het dagelijks onderhoud. Er hoeven dan bijvoorbeeld minder paaltjes rechtgezet te worden, het vegen wordt makkelijker en ook onkruidbestrijding gaat sneller.





Klimaatverandering

Het klimaat verandert. De gemiddelde temperatuur stijgt, waardoor de zomers heter en de winters zachter worden.
In 2050 zijn de winters in Utrecht vergelijkbaar met de huidige winters in Nantes of Bordeaux. Door stijgende temperaturen neemt de neerslag in de winter toe en worden extreme regenbuien in de zomer intensiever. Bovendien stijgt de zeespiegel verder. De kans op de volgende problemen worden groter:

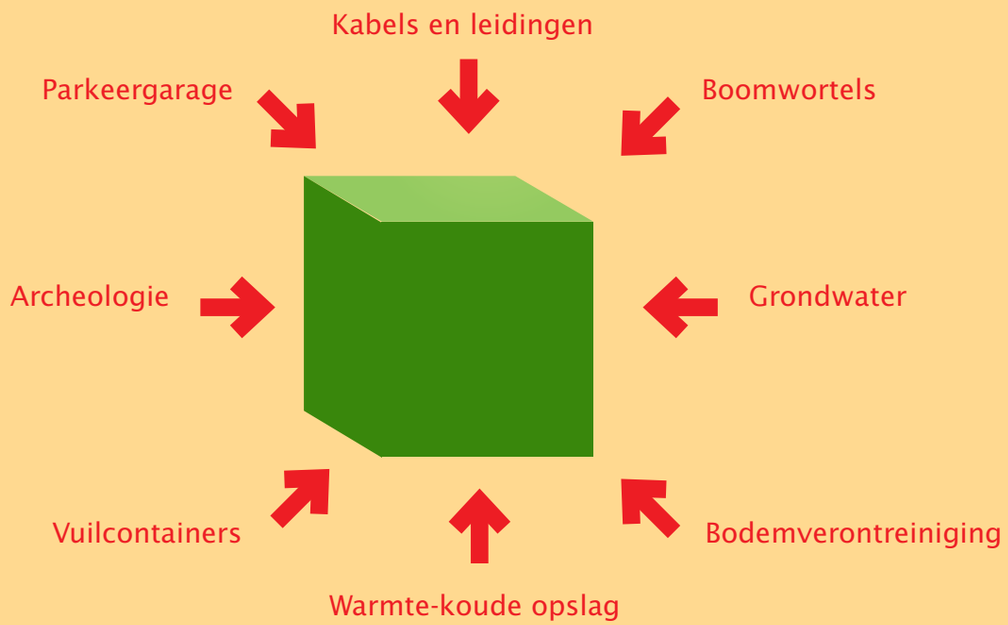
- overstromingen vanuit rivieren en de zee;
- wateroverlast door extreme neerslag;
- langere perioden met droogte, mogelijk in combinatie met bodemdaling en zettingen;
- hitteoverlast, met name in dichtbebouwde en in stenige omgevingen.

Utrecht wil in 2050 haar openbare ruimte, inclusief vitale en kwetsbare objecten, klimaatbestendig ingericht hebben. Vanaf 2020 worden klimaatbestendigheid en waterveiligheid volwaardig meegenomen in ruimtelijke plannen voor de openbare ruimte. De komende jaren wordt hier verder invulling aan gegeven via zowel een lokale als regionale aanpak via het principe van “Weten, willen, werken”. Bovenstaande ambitie sluit aan bij het landelijke Deltaprogramma en de bijbehorende intentieverklaring Ruimtelijke adaptatie. Deze is door de gemeente Utrecht op 9 oktober 2014 ondertekend.
Het klimaatbestendig inrichten van de openbare ruimte betekent onder andere meer aandacht voor recreatieve plekken waar het aangenaam is bij hogere temperaturen (zoals in de Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal) en de toepassing van waterpasserende verharding in woonstraten.



Toegankelijkheid

Utrecht wil toegankelijk zijn voor iedereen. Dat betekent dat mensen met een handicap zich goed kunnen verplaatsen in de openbare ruimte. Om dat te borgen is een obstakelvrije loopruimte noodzakelijk. Waar nodig en mogelijk worden voorzieningen aangebracht. In het Handboek Openbare Ruimte is de publicatie *Voetpaden voor iedereen* opgenomen als leidraad voor dimensionering van de voorzieningen. De BInG commissie toetst alle ontwerpen aan deze leidraad en ziet er op toe dat het aantal obstakels in de vorm van paaltjes, hekjes, trappen of anderszins wordt geminimaliseerd. Een belangrijk thema is bovendien dat looproutes obstakelvrij blijven.



Ondergrond

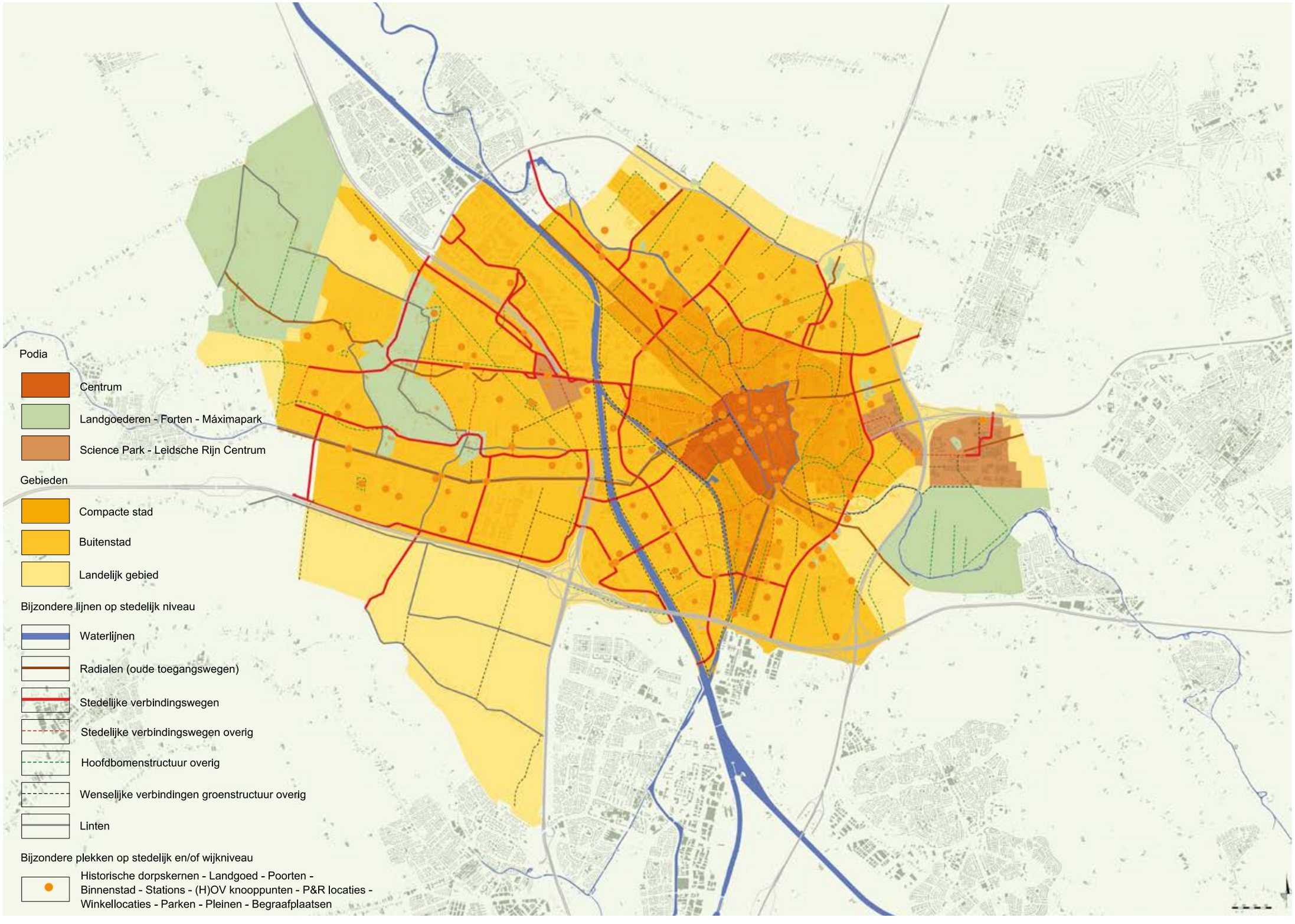
De ondergrond bepaalt vaak wat bovengronds kan. Als de openbare ruimte bovengronds de *huiskamer* van de stad is, dan is de ondergrond de *machinekamer* van de stad. De ondergrond draagt bij aan het halen van de doelen voor duurzaamheid en een gezonde leefomgeving. De ondergrond biedt ruimte aan boomwortels en ander groen, is essentieel voor flora, fauna, waterberging en drinkwaterwinning.
De ondergrond levert de draagkracht voor de bebouwde omgeving en voor alle objecten en voorzieningen in de openbareruimte. Het is een archeologische schatkamer en biedt ruimte aan ondergrondse bouwwerken en infrastructuur. Het aantal ondergrondse claims neemt de komende decennia toe met de groei van bijvoorbeeld het aantal datakabels en technieken als warmte- en koudeopslag. Niet alle functies kunnen een plek krijgen in dezelfde kubieke meter ondergrond. De ondergrondse ruimte is schaars. Keuzes maken en het stellen van prioriteiten is onontbeerlijk. Het is belangrijk om vroeg in het planproces de (on)mogelijkheden van de ondergrond in beeld te brengen. Bovendien is het belangrijk dilemma's als kabels & leidingen versus boomwortels en bodemverontreiniging versus warmte-koude opslag op te lossen. Mogelijke oplossingen worden opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Het gebiedsplan "Gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond" geeft aan hoe om te gaan met het grondwater en hoe de ondergrond efficiënter kan worden benut. Centraal staan de pijlers beschermen, verbeteren en benutten.



Hoofdstructuur openbare ruimte

De hoofdstructuur van de openbare ruimte is bepaald op basis van thematisch en gebiedsgericht vastgesteld beleid (schema p.18). Nieuw aan deze kadernota is dat de structuren uit verschillende beleidsnota's zijn vertaald naar één hoofdstructuur voor de openbare ruimte van Utrecht. Deze hoofdstructuur is uitgangspunt voor de functie en betekenis die de openbare ruimte voor Utrecht heeft. Wordt het vooral gebruikt door direct omwonenden, heeft het een wijkfunctie of heeft het juist een (boven)stedelijke betekenis. De hoofdstructuur bestaat uit een ruimtelijk samenhangend stelsel van gebieden (zoals Haarzuilens en Kanaleneiland), lijnen (zoals het Amsterdam-Rijnkanaal en de Waterlinieweg) en plekken (zoals het Wilhelminapark en Winkelcentrum Smaragdplein), gebaseerd op het gewenst gebruik en de karakteristiek van de buurten. De lijnen vormen het netwerk van doorgaande (water)wegen en straten, waarlangs woon- en werkgebieden zijn ontstaan. Bijzondere lijnen, plekken en podia (de visitekaartjes van de stad) bepalen de identiteit van de stad als geheel of zijn van grote betekenis voor de wijken en buurten.
De kaart is leidraad bij ingrepen in de openbare ruimte. >>

Hoofdstructuur openbare ruimte



De gebieden

De openbare ruimte van de stad is op basis van (toekomstig) gebruik en stedenbouwkundige periode ingedeeld in vier gebieden: het Centrum, de Compacte Stad, de Buitenstad en het Landelijk Gebied.

Het Centrum bestaat uit de binnenstad (inclusief de toegangen, ook wel 'poorten' genoemd) en het stationsgebied. Aan het Centrum ontleent Utrecht in belangrijke mate zijn (inter)nationale identiteit. De bouwstijl wijkt hier sterk af van de rest van de stad. De gebruiksdruk is hoog vanwege de vele functies en doelgroepen die hier samenkomen: bezoekers van (inter)nationale evenementen, winkelend publiek, uitgaanspubliek, bewoners, studenten en werkenden. Het Centrum wordt doorkruist door voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, bestemmingsverkeer en vrachtverkeer. Er is, vergeleken met de rest van de stad, relatief weinig openbare ruimte en groen. De historische binnenstad is bovendien beschermd stadsgezicht. De kwaliteit van de openbare ruimte moet hier worden vergroot; dat is ook een speerpunt uit het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' en het mobiliteitsplan SRSRSB. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan de voetganger en fietser.

De Compacte Stad wordt vooral gevormd door woonbuurten uit de 19e en vroeg 20e eeuw. Delen zijn ook beschermd stadsgezicht. Er wordt vooral gewoond, de gebruiksdruk is relatief hoog en er is relatief weinig groen. De meeste straten hebben geen belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers.

De Buitenstad bestaat uit de naoorlogse woon- en werkgebieden, de kernen Vleuten, De Meern en de Tuindorpen. Het gebied is opgebouwd uit buurten met verschillende karakteristieke tijdsbeelden. Er wordt vooral gewoond of gewerkt. De hoeveelheid openbare ruimte en groen verschilt per buurt – net als de wijze waarop die ruimte is georganiseerd. Hierdoor verschilt ook de gebruiksdruk per buurt. De meeste woonstraten hebben geen belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers. Het accent en de oplossing verschilt per buurt. Het gaat bijvoorbeeld om het vergroenen van verharding of het anders organiseren van het parkeren.
In de werkgebieden hebben de ondernemers het meeste belang bij een goed functionerende openbare ruimte. Prioriteit ligt bij een goede bereikbaarheid met de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Groen levert een bijdrage aan het welzijn van de ondernemers en de bezoekers van de terreinen.

Het Landelijk Gebied omvat (vooralsnog) buitengebieden als Reijerscop, Rijnenburg, Strijkviertel en het Noorderpark. Er is hier sprake van relatief weinig openbaar gebied. Het gebruik is zowel agrarisch als recreatief. De openbare ruimte is heel functioneel ingericht en staat vooral in het teken van de bereikbaarheid van de gebieden. De landgoederen vallen onder de visitekaartjes van de stad, de 'podia'.

De podia (Utrechtse Alluregebieden)

Een aantal plekken en gebieden in de stad zijn zeer bijzonder en hebben een unieke uitstraling. Ze zijn de visitekaartjes van de stad. Bezoekers komen naar Utrecht om deze podia te bezoeken. Ze zijn onlosmakelijk verbonden met de identiteit van Utrecht en hebben grote cultuurhistorische, toeristische, ecologische en economische betekenis. De podiumplekken zijn gebaseerd op onder andere de structuurvisie Utrecht 2015/2030, erfgoedbeleid en groenbeleid. Met de podiumplekken profileert Utrecht zich op (inter)nationaal niveau. Het gaat om:

1. De Binnenstad
2. Het Stationsgebied
3. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen
4. De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie
5. Het landgoed en het dorp Haarzuilens
6. Het Utrecht Science Park
7. Leidsche Rijn Centrum
8. Het Máximapark

Bijzondere plekken

Bijzondere plekken onderscheiden zich van de gebieden waarin ze liggen door hun bijzondere functie met een hoge verblijfswaarde. Plekken hebben de status van 'bijzonder' gekregen op basis van onder andere het detailhandelsbeleid, mobiliteitsbeleid, erfgoedbeleid, toeristisch beleid en groenbeleid. Het gaat dan bijvoorbeeld om winkelgebieden, ov-knooppunten, parken (zoals het Julianapark, het Wilhelminapark en Park Transwijk), recreatieterreinen, waterplekken (watersport en recreatie), pleinen en de poorten van (oftewel: de toegangen en aanloopgebieden tot) de binnenstad. Ze geven identiteit aan Utrecht, aan de wijk en/of aan de buurt waarin ze liggen. De lijst met bijzondere plekken is flexibel. Een plek die nu niet als bijzonder op de kaart staat aangeduid kan alsnog aangemerkt worden als bijzonder. Het College van B&W is hiertoe bevoegd op voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten zijn gedekt en de Raad van de besluitvorming op de hoogte wordt gesteld.



Bijzondere lijnen

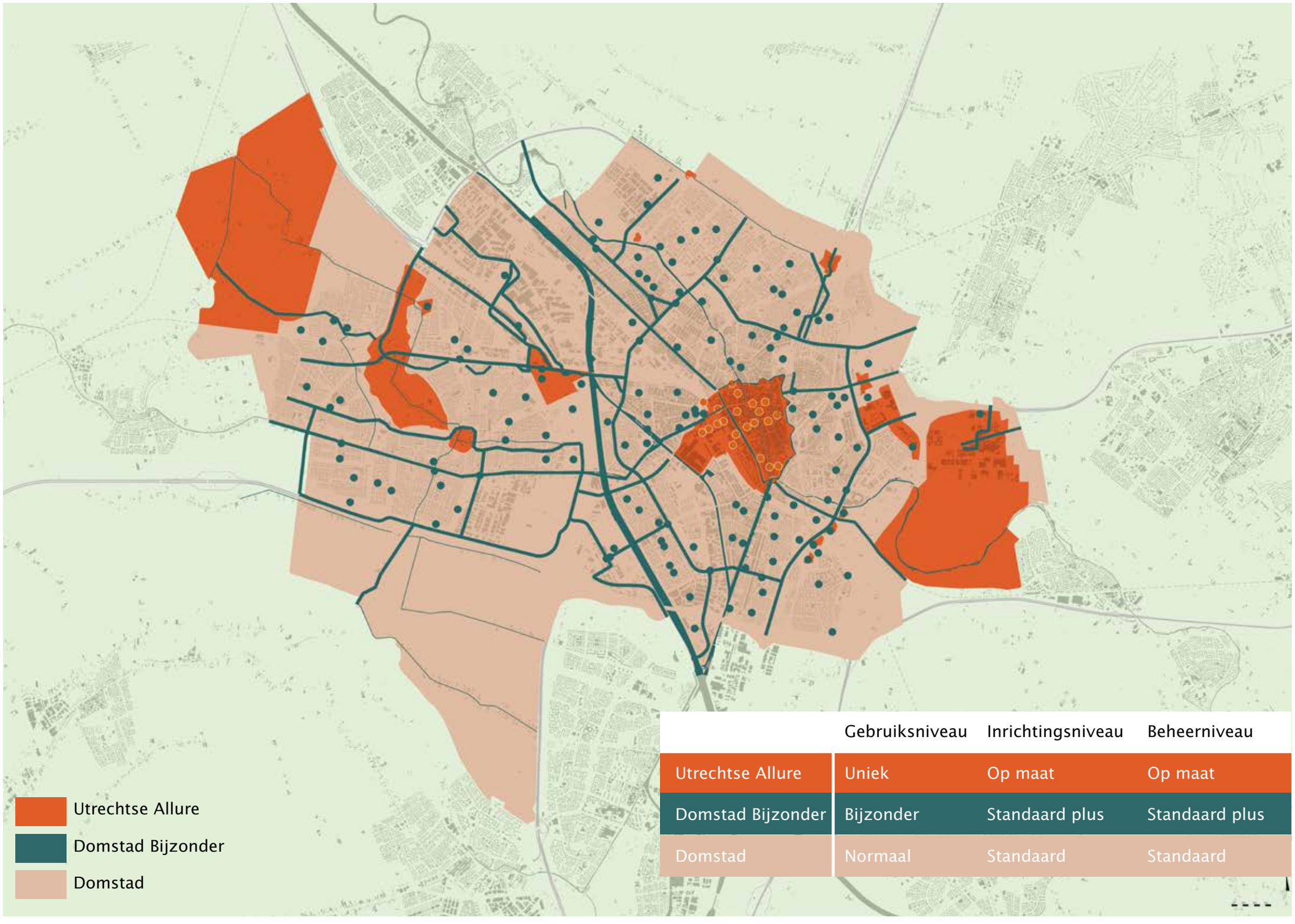
De lijnen (zoals autowegen, waterwegen en historische linten) zijn lange doorgaande lijnen op stedelijk niveau. Ze zijn gebaseerd op het beleid van mobiliteit, welstand, erfgoed en groen. Op de kaart met de ruimtelijke hoofdstructuur staan niet alle doorgaande lijnen uit het beleid over groen (Bomenbeleid en Groenstructuurplan) en mobiliteit (Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen). Een deel van de doorgaande lijnen is wel functioneel van groot belang voor een goede bereikbaarheid en/of een samenhangende groenstructuur van Utrecht, maar niet bepalend voor de stedelijke identiteit. Deze lijnen maken geen deel uit van de hoofdstructuur openbare ruimte.
De bijzondere lijnen zijn vaak van historisch belang en vormen de verbindende elementen in de openbare ruimte. De lijnen worden intensief gebruikt door bewoners en bezoekers. Ze bepalen samen met de bijzondere plekken en de podia de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht. De afgelopen decennia zijn de lijnen minder herkenbaar geworden geworden in de stad. Dat komt mede door ingrepen ten bate van het autoverkeer en het openbaar vervoer. In een aantal gevallen zijn lijnen zelfs barrières in de stad geworden.

Werken aan een bijzondere lijn betekent redeneren vanuit één ruimtelijke opgave voor de hele lijn en daarmee niet alleen een sectorale opgave is.
Linten, waterwegen en radialen verbinden de stad met het buitengebied en verankeren de aanliggende buurten. Het stimuleren van langzaam verkeer en de verblijfsfunctie krijgt op deze lijnen meer prioriteit. Bij ontwikkelingen is aandacht voor het herstellen en robuuster maken van de groen- en waterstructuren en voor de leidende principes.
Bij de inrichting is het historische karakter een belangrijk aandachtspunt.
Bij de stedelijke verbindingswegen blijft de bereikbaarheid van de stad de hoofdfunctie (stroomfunctie) en is representativiteit uitgangspunt.

Drie Utrechtse kwaliteiten

Met de drie Utrechtse kwaliteiten versterken we de samenhang in het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Bovendien standaardiseren we waar mogelijk de inrichting en het beheer. Uitgangspunt is dat dit leidt tot een goede basiskwaliteit, tot een goed basisbeheer en duidelijkheid schept voor bewoners, gebruikers en professionals. Dit doen we door elke plek in Utrecht in te delen bij een bepaald kwaliteitsniveau. Deze kwaliteitsniveaus zijn gekoppeld aan de hoofdstructuur van de openbare ruimte. Het basisniveau, ‘Domstad’, is een standaard voor algemeen gebruik, inrichting en beheer. ‘Domstad Bijzonder’ geldt voor die lijnen en plekken in de stad waar standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege het bijzondere karakter of een bijzondere functie. ‘Utrechtse Allure’ is het hoogste kwaliteitsniveau, dat past bij de uitstraling en de (inter)nationale visitekaartjes van de stad. >>

Drie Utrechtse kwaliteiten

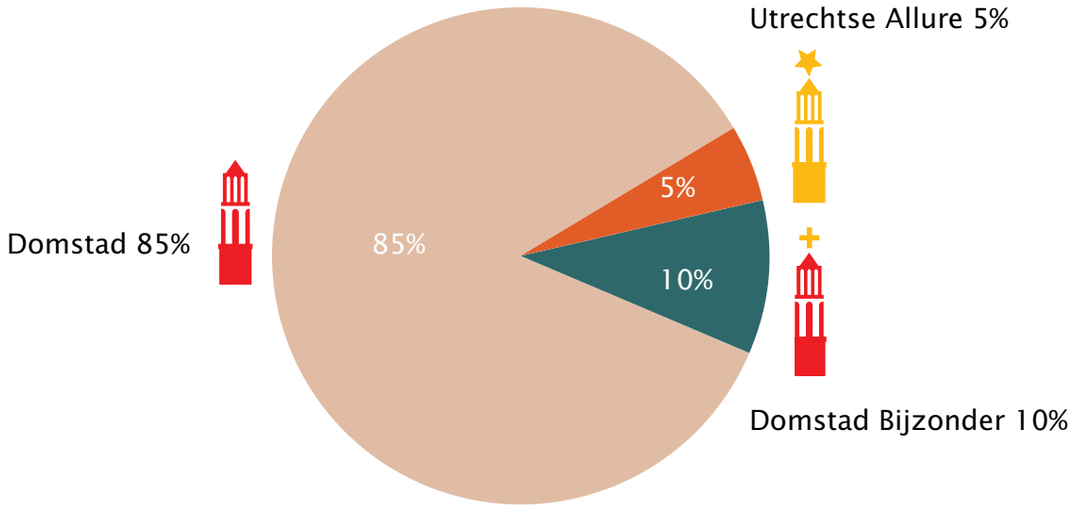


	Gebruiksniveau	Inrichtingsniveau	Beheerniveau
Utrechtse Allure	Uniek	Op maat	Op maat
Domstad Bijzonder	Bijzonder	Standaard plus	Standaard plus
Domstad	Normaal	Standaard	Standaard

Relatie tussen de kaarten, vastgesteld beleid en gehanteerde criteria

Kaart met kwaliteiten	Kaart met Hoofdstructuur Openbare ruimte	Achterliggend beleid	Criteria
Domstad (Basis op orde)	▪ Compacte stad ▪ Buitenstad ▪ Landelijk gebied	▪ Structuurvisie Utrecht 2015/2030 ▪ Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar ▪ Nota Stallen en Parkeren ▪ Welstandsnota “De schoonheid van Utrecht” ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Bedrijvenstrategie 2012-2020 ▪ Handboek Openbare Ruimte	▪ Vooral woon- of werkfunctie ▪ Hoeveelheid beschikbare openbare ruimte en groen ▪ Normaal gebruik openbare ruimte ▪ Ruimtelijk herkenbare eenheid
Domstad Bijzonder	*Bijzondere lijnen* ▪ Waterlijnen ▪ Radialen ▪ Stedelijke Verbindingswegen ▪ Linten *Bijzondere plekken* ▪ Historische dorpskernen ▪ Stads- wijk- of buurtparken ▪ Begraafplaatsen ▪ Pleinen ▪ Poorten ▪ Winkellocaties ▪ Stations ▪ (H)OV-knooppunten ▪ P&R locaties	▪ Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen ▪ Groenstructuurplan ▪ Bomenbeleid Utrecht ▪ Erfgoed Agenda ▪ Welstandsnota “De schoonheid van Utrecht” ▪ Ontwikkelingskader detailhandel 2012 ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Handboek Openbare Ruimte ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Beleidsplan “Kunst in de openbare ruimte” ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied ▪ Structuurvisie Rijnenburg ▪ Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen ▪ Havenatlas ▪ Woonbotenbeleid	▪ Lange lijn op stedelijk niveau ▪ Bepalend voor de stedelijke identiteit ▪ Vaak historisch van belang ▪ Verbindende elementen in de openbare ruimte ▪ Intensief gebruikt door bewoners en bezoekers ▪ Lange lijnen of plekken bepalen samen met de podia (Utrechtse Allure) de identiteit en herkenbaarheid van de stad.
Utrechtse Allure	▪ Centrum (Binnenstad en Stationsgebied 1e en 2e fase) ▪ Landgoederen ▪ Forten ▪ Maximapark ▪ Sciencepark ▪ Leidsche Rijn Centrum	▪ Structuurvisie Utrecht 2015 / 2030 ▪ Perspectief Toerisme 2020: live like a local ▪ Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen ▪ Ontwikkelingskader De Uithof en Rijnsweerd ▪ Bestemmingsplan Binnenstad ▪ Structuurplan Stationsgebied Utrecht ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Openbare Ruimteplan Binnenstad (ORP) ▪ Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied ▪ Ontwikkelingskader Detailhandel ▪ Groenstructuurplan ▪ Handboek Openbare Ruimte ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen ▪ Welstandsnota ▪ De Erfgoedagenda	▪ Historische waarde ▪ Toeristische attractiviteit / potentie (ontmoetingsplek) ▪ Podia met publieke voorzieningen die imago-bepalend zijn ▪ Potentie voor (inter)nationale herkenbaarheid en daarmee exposure voor Utrecht ▪ Utrechtse Allure gebieden bepalen samen met Domstad Bijzonder (bijzondere lange lijnen en plekken) de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht

Voor het samenstellen van de kaarten met de ‘hoofdstructuur openbare ruimte” en de “drie Utrechtse kwaliteiten” is gebruik gemaakt van de beleidsnota’s genoemd in de kolom “Achterliggend beleid” (zie bovenstaand schema). Na de vaststelling worden bij de uitwerking van de verschillende kwaliteiten meer dan 40 nota’s samengebracht. Een lijst met deze nota’s is opgenomen in Bijlage 1. In bijlage 2 zijn een gedetailleerdere kaart en tabellen opgenomen waaruit kan worden afgeleid welk vastgesteld beleid ten grondslag ligt aan de categorie bijzondere plekken en lijnen. Op de site van de BInG is deze kaart interactief te raadplegen.

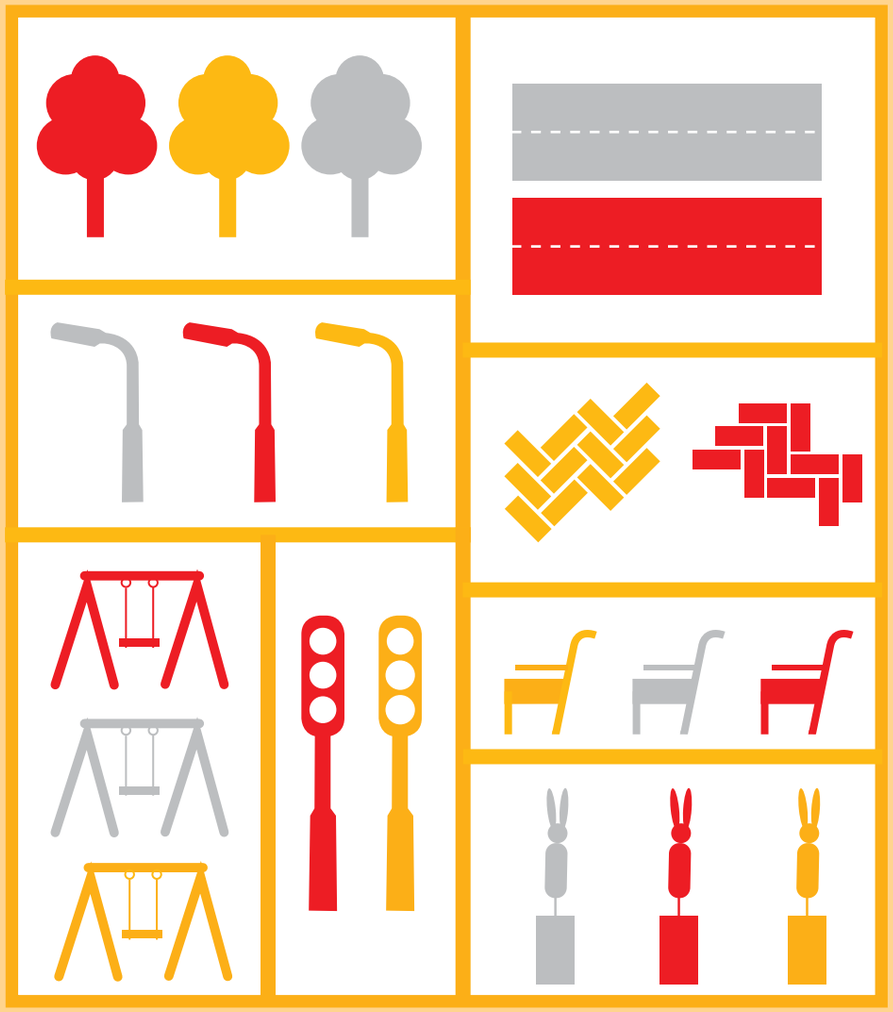


Een eigen Utrechtse Stijl

Utrecht introduceert een eigen stijl voor een bruikbare, aantrekkelijke en beheerbare openbare ruimte. Met de Utrechtse Stijl kiest de Gemeente ervoor om ruimtelijke kwaliteit leidend te laten zijn in de openbare ruimte. Deze stijl bestaat uit de drie kwaliteitsniveaus en een werkwijze. De werkwijze kenmerkt zich door:

- vroegtijdige betrokkenheid van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden;
- de onlosmakelijke samenhang tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en de kwaliteit van de gebouwde omgeving;
- de aandacht voor de kansen en onmogelijkheden van de ondergrond (‘geen bovengrond zonder ondergrond’);
- het streven naar minder hinder in de stad (‘de straat één keer open’);
- een belangrijke bijdrage aan een gezonde en duurzame stad.

Voor het gebruik, de inrichting en het beheer gaat de Gemeente uit van de volgende indeling in arealen: Utrechtse Allure 5%, Domstad Bijzonder 10% en Domstad 85%. De uitwerking van de kwaliteiten in paletten per gebied, lijn en plek is te vinden in het ‘Handboek Openbare Ruimte’ (www.utrecht.nl/BINC).



Paletten

Het ‘Handboek Openbare Ruimte’ geeft straks beschrijvingen van alle paletten die in de verschillende gebieden bij de drie kwaliteiten uitgangspunt zijn. Paletten zijn samengesteld uit een beperkt aantal basiselementen. Hiermee kunnen hele diverse combinaties worden gemaakt, waardoor er voldoende differentiatie ontstaat in de openbare ruimte, terwijl deze ruimte toch goed te gebruiken en beheren valt.

Kwaliteitsniveau 1: Domstad

Voor het grootste deel van de stad, namelijk gebieden waar vooral wordt gewoond of gewerkt, is het kwaliteitsniveau Domstad van toepassing. Hiervoor geldt een standaardinrichting en basisonderhoud. Voor de verschillende stedenbouwkundige perioden wordt een beperkt palet aan materialen voorgeschreven. Dat palet geeft de mogelijkheid verschil te maken per tijdsbeeld – binnen de financiële kaders van beheer en onderhoud. De paletten worden per gebied uitgewerkt in het 'Handboek Openbare Ruimte'. Voor doorgaande lijnen die geen deel uitmaken van de 'Hoofdstructuur Openbare Ruimte' geldt dat zij wat inrichting en beheer betreft 'meekleuren' met het gebied waar ze in liggen. Uitzonderingen daarop zijn bijvoorbeeld de groene verbindingen, fietsstraten of wegen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer zoals de aparte bus- en trambanen.





Domstadkwaliteit op de Gangesdreef



Kwaliteitsniveau 2: Domstad Bijzonder

De bijzondere lijnen en plekken vallen onder het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Deze lijnen en plekken hebben een ander gebruik dan de woon- en werkgebieden. Dit betekent dat afwijken van het kwaliteitsniveau Domstad mag, als standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege de gebruiksdruk, de bijzondere functie of de wens om de (historische) identiteit van een plek of lijn te versterken. De inrichting en/of het beheer mogen op bepaalde punten afwijken in materiaal-gebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes ‘samenhang’ en ‘herkenbaarheid’ essentieel zijn. Voor de bijzondere lijnen is ook‘continuïteit’ een belangrijk principe.

Domstadkwaliteit bijzonder langs het Amsterdam-Rijnkanaal



Kwaliteitsniveau 3: Utrechtse Allure

Voor de podia, de Utrechtse visitekaartjes, geldt het kwaliteitsniveau: Utrechtse Allure. De bestrating, het straatmeubilair en het groen voldoen aan hoge eisen van uitstraling, functionaliteit en duurzaamheid, vaak in samenhang met een bijzondere detaillering. Ze hebben een unieke inrichting en een onderhoudsniveau dat daarbij past. Ingrepen in de openbare ruimte met dit kwaliteitsniveau vragen om maatwerk. Voor alle podia is in de toekomst een plan beschikbaar waarin het gebruik, de inrichting en het beheer zijn uitgewerkt. Voor het Maximapark, de Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen is dit al uitgewerkt. Voor landgoed Haarzuilens en de Uithof, die niet of deels in beheer zijn bij de Gemeente, wordt samenwerkt met de eigenaren/beheerders. De plannen worden onderdeel van het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Bijzonder vormgegeven pergola en beplanting



Utrechtse Allure-kwaliteit in het Máximapark (rechts) en in de binnenstad (onder)

Unieke inrichting en detaillering





Utrechtse Allure in de Binnenstad.

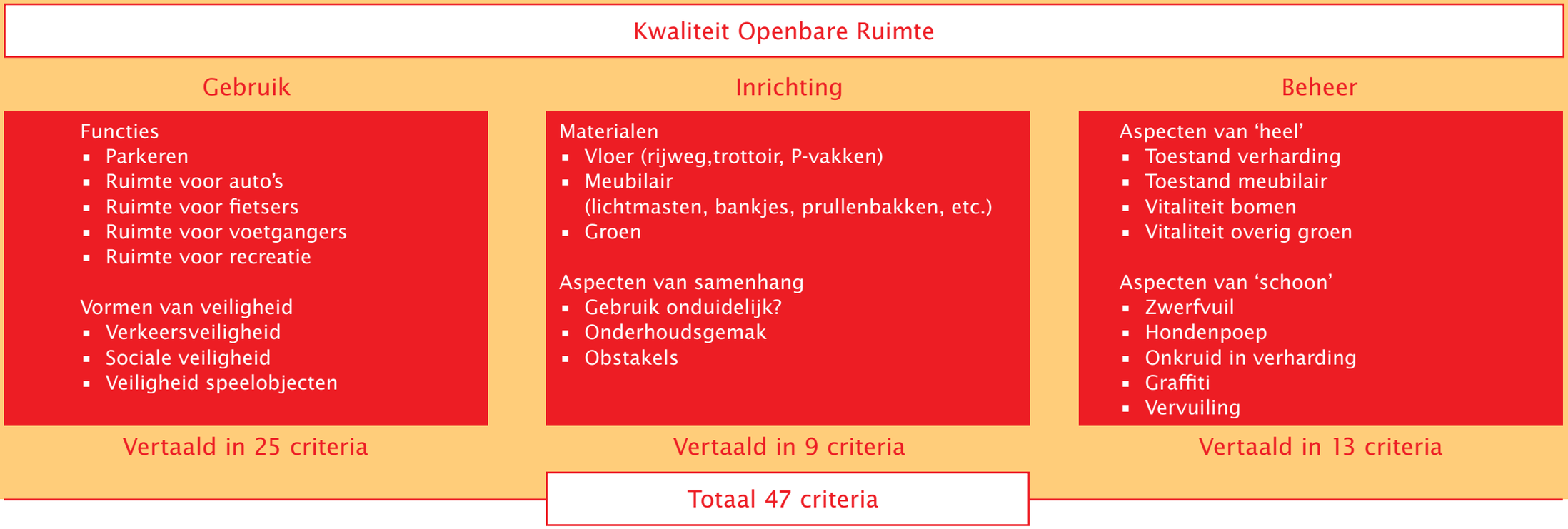






Quickscan kwaliteiten openbare ruimte

Om een eerste beeld te krijgen van de actuele kwaliteiten van de openbare ruimte is in 2014 een quickscan uitgevoerd voor de woon- en werkgebieden met het kwaliteitsniveau Domstad. De Quickscan kan gebruikt worden als basis voor programmering, als afwegingskader voor prioritering van ingrepen en als monitoringsinstrument. ≥≥



Waarom een Quickscan?

Wie wil bepalen waar de openbare ruimte moet worden verbeterd conform de uitgangspunten in het 'Handboek Openbare Ruimte', moet weten wat de startpositie is. De Quickscan geeft een beeld van de kwaliteit van de openbare ruimte in 2014 in 99 buurten. Het verschil tussen de uitkomsten van de Quickscan en de gewenste kwaliteit is een indicatie voor de inspanning die nodig is. De systematiek van de Quickscan is grotendeels overgenomen van de Gemeente Den Haag. Die paste het instrument succesvol toe in 2005.

Hoe is de Quickscan opgesteld?

De kwaliteit van de openbare ruimte is gedefinieerd als de balans tussen gebruik, inrichting en beheer. Op elk van deze elementen is de openbare ruimte beoordeeld. Zoals valt te zien in de figuur hierboven, is bij *gebruik* gekeken naar vijf functies (wordt er op de juiste wijze geparkeerd, ruimte voor auto's, fietsers, voetgangers en recreatie) en drie vormen van veiligheid (verkeersveiligheid, sociale veiligheid, veiligheid van speelobjecten). Bij *inrichting* naar drie materialen (vloer, meubilair en groen) en drie aspecten van samenhang (duidelijkheid gebruik, onderhoudsgemak en obstakels). En bij *beheer* naar vier aspecten van 'heel' (toestand van verharding en meubilair en vitaliteit van bomen en overig groen) en vijf aspecten van 'schoon' (zwerfvuil, hondenpoep, onkruid, graffiti en overige vervuiling).
Aan elk aspect is minimaal één criterium of meetlat toegewezen. Er zijn in totaal 47 criteria geformuleerd. Voor elke criterium is de ondergrens van de Utrechtse meetlat bepaald. De Quickscan beoordeelt alleen of aan de ondergrens wordt voldaan of niet. Er is zoveel mogelijk objectieve data gebruikt. Als deze ontbraken is beoordeeld op basis van *expert judgement*. Hiervoor is gebruik gemaakt van de kennis van leden van de Wijkraden en van vakspecialisten. De Quickscan is alleen gedaan voor de woon- en werkbuurten. Stadswegen, parken en andere bijzondere gebieden zijn dus niet beoordeeld omdat hiervoor de gebruikte meetlatten niet geschikt zijn.

Wat levert de Quickscan op?

De Quickscan geeft voor elke woon- en werkbuurt per criterium aan of wordt voldaan aan de Utrechtse meetlat. De resultaten van de Quickscan kunnen zowel op stedelijk als op wijkniveau worden gebruikt als basis voor programmering, als afwegingskader voor prioritering van ingrepen en als monitoringsinstrument. Door de meting op te nemen in de vierjaarlijkse cyclus van de Nota Kapitaalgoederen, wordt duidelijk of de inspanningen in de openbare ruimte opleveren wat ze beogen.

Resultaten als open data beschikbaar

De resultaten van de Quickscan zijn in 2015 gepresenteerd aan leden van de Wijkraden en aan medewerkers van de Gemeente Utrecht. Om de grote hoeveelheid informatie voor iedereen toegankelijk te maken zijn de resultaten als open data gepubliceerd:
www.opendata.utrecht.nl/dataset/kwaliteit-openbare-ruimte.
Via deze link zijn ook kaarten te vinden op thema of op wijkniveau. De witte vlakken in de kaarten zijn gebieden die om verschillende redenen niet zijn onderzocht. Sommige zijn bijvoorbeeld nog in ontwikkeling, andere zijn geen woon- of werkbuurt.

Uitkomsten Quickscan

De uitkomsten van de Quickscan kunnen gebruikt worden bij prioritering van projecten in de Openbare Ruimte. Mede gebaseerd op de uitkomsten van de nulmeting zijn er in de Voorjaarsnota 2016 herontwikkelingsvoorstellen gedaan voor de openbare ruimte in Overvecht en Kanaleneiland en worden de herinrichtingsprojecten in de Binnenstad voortgezet.

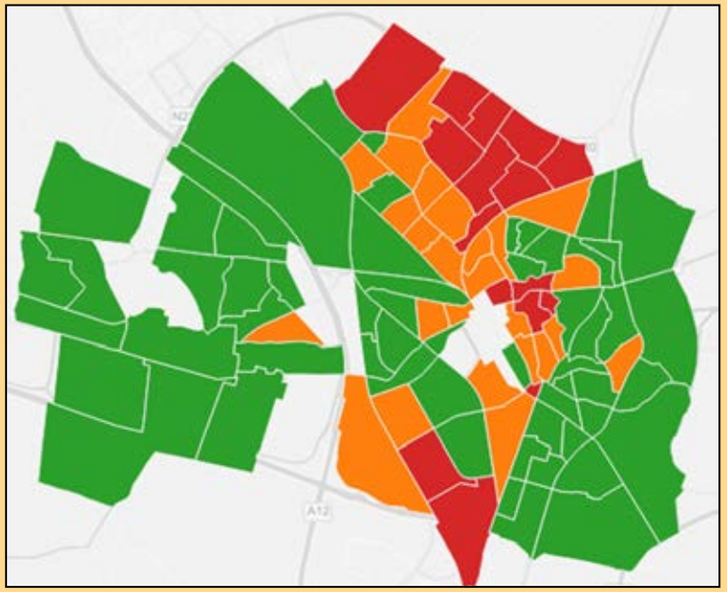
Uit de Quickscan blijkt dat in de wijken Kanaleneiland en Overvecht de grootste afwijking van de getoetste meetlat te zien is.

Ernst en omvang kleiner dan 33%

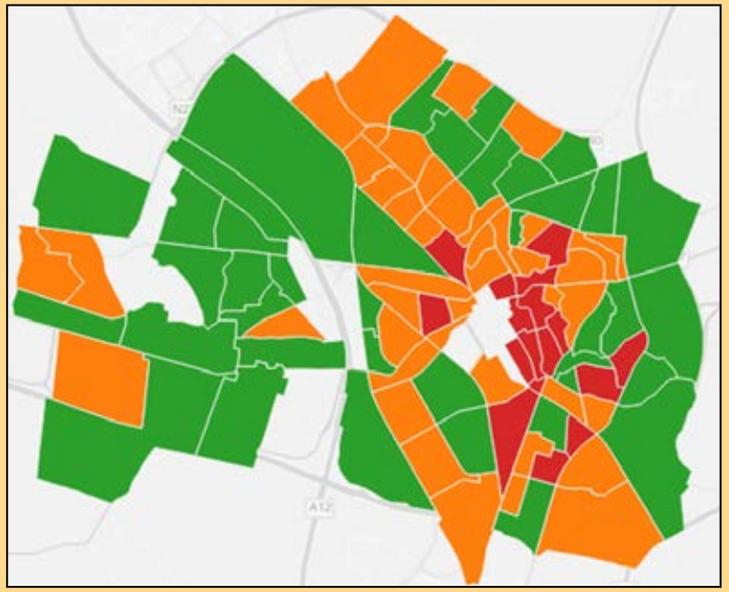
Ernst en omvang tussen 33% en 50%

Ernst en omvang groter dan 50%

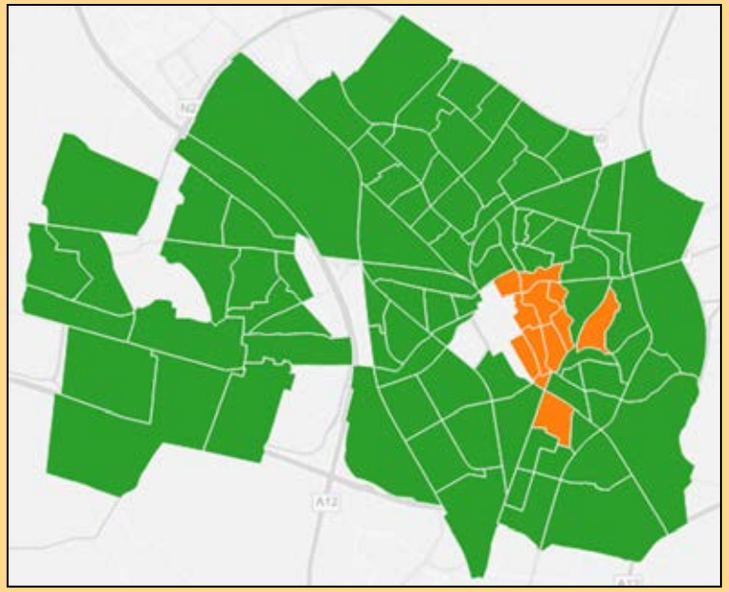
Afwijking Gebruik



Afwijking Inrichting



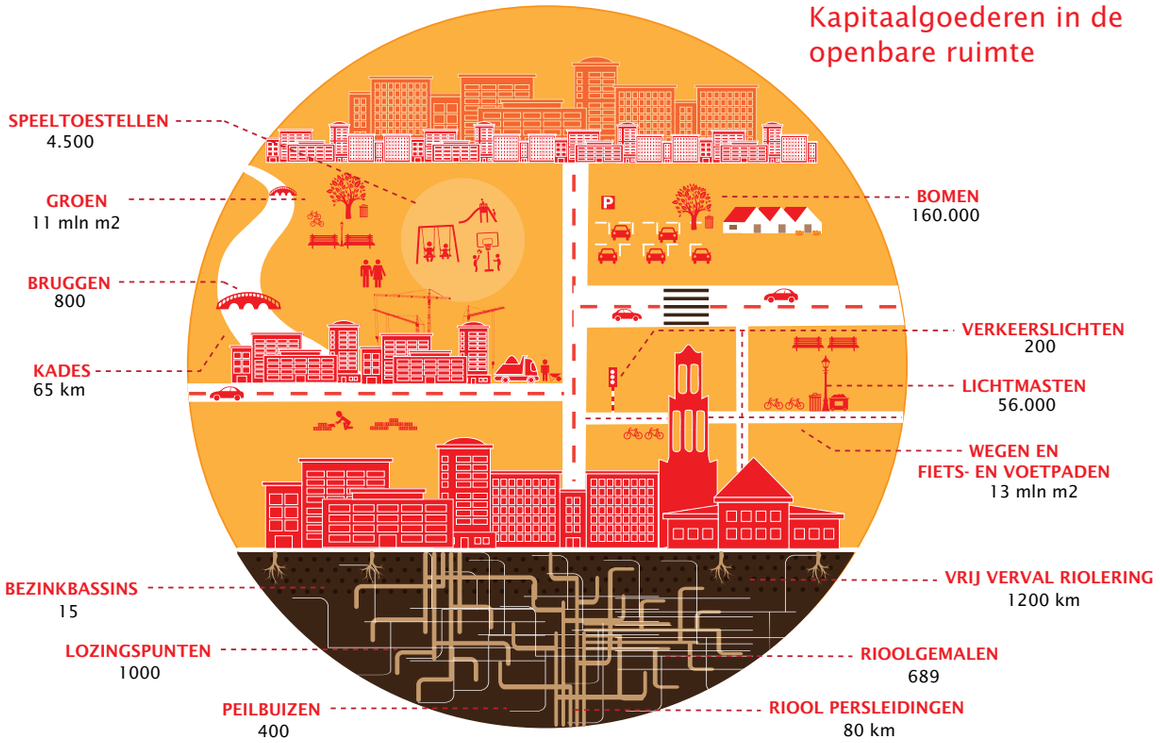
Afwijking Beheer





Openbare ruimte in cijfers

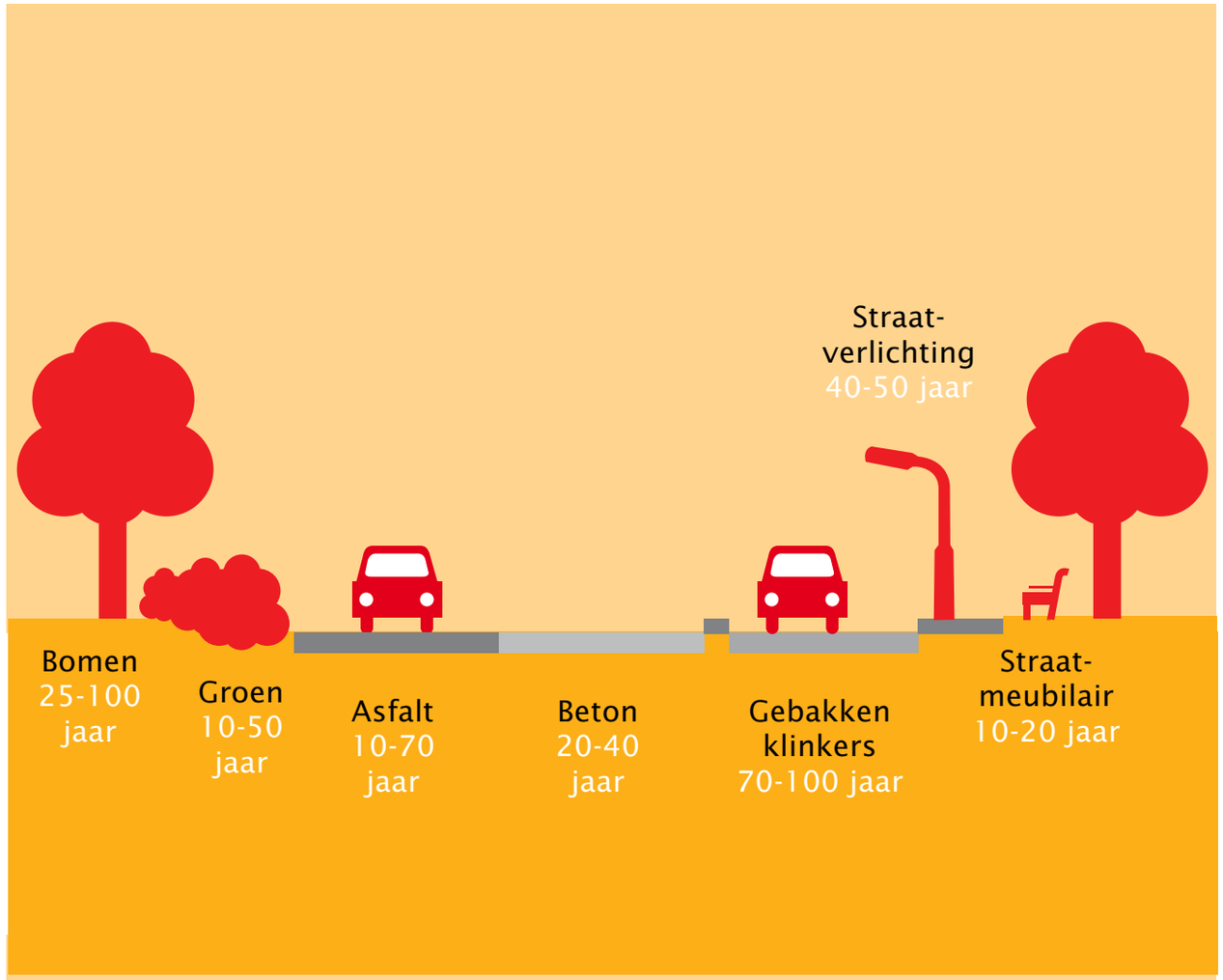
De openbare ruimte is kostbaar en telt duizenden kapitaalgoederen, variërend van wegen en rioleringsbuizen tot speeltoestellen. Het kost €4,5 miljard om de totale openbare ruimte in de stad te vervangen (vervangingswaarde 2015). Van het Utrechtse stedelijke gebied is meer dan een kwart in gebruik als openbare ruimte. >>



De Gemeente is verantwoordelijk voor het grootste deel van de openbare ruimte. De stad kent ook openbare ruimte die niet in beheer is bij de Gemeente. Andere overheden beheren (en zijn vaak eigenaar) van bijvoorbeeld belangrijke delen van de recreatiegebieden Haarzuilens en het Noorderpark. Bovendien vallen enkele grote arealen open water niet onder het beheer van de Gemeente, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn, de Vecht en de Kromme Rijn.

In totaal beheert de Gemeente ongeveer 2.700 hectare, circa 4.000 voetbalvelden. Iets minder dan de helft daarvan (1.300 hectare) bestaat uit verhardingen en bijna 1.200 hectare bestaat uit groen. Daarnaast neemt de Gemeente indirect deel aan het beheer van de grote recreatie-gebieden in en om de stad. In Utrecht staan ruim 160.000 bomen.

De openbare ruimte groeit nog altijd. Zo wordt door de ontwikkeling van Leidsche Rijn een groot stuk areaal toegevoegd. De transformatie van de oude industriegebieden zorgt bovendien voor een uitbreiding van het openbaar gebied. Het totale bruto grondgebied van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (4.800 hectare) is vergelijkbaar met het totale grond-gebied van de 'bestaande stad' (5.100 hectare). Amelisweerd is bijna 300 hectare groot.
Er zijn grote verschillen in de hoeveelheid groen en verharding per wijk. De groenste wijken zijn bijvoorbeeld Overvecht, Oost, Zuid, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. De wijken met het minste groen zijn West, Noordwest, Zuidwest en de Binnenstad. Bij de Binnenstad en Noordwest valt ook het hoge percentage verharding op, ruim 60%.



Levenscyclus van kapitaalgoederen

De openbare ruimte bestaat uit kapitaalgoederen als wegen, groen, bruggen, kades en verkeerslichten. Deze kapitaalgoederen zijn door de Gemeente aangekochte en/of tot stand gebrachte objecten, die gedurende meerdere jaren nut geven. De Gemeente zorgt dat deze objecten naar behoren functioneren en in goede staat zijn, door het uitvoeren van regulier en groot onderhoud en door het vervangen van de kapitaalgoederen. De vervangingstermijn verschilt per type object en is ook in belangrijke mate afhankelijk van de gebruiksintensiteit. Zo zijn druk bereden straten eerder aan onderhoud toe dan een 30-kilometerstraat in een woonbuurt. Kapitaalgoederen moeten lang mee kunnen. Daarom is het van groot belang om bij (her)ontwikkeling van de openbare ruimte of vervanging van objecten duurzame keuzes te maken voor gebruik, inrichting en beheer.



Hoe verder

Deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte legt de inhoudelijke kaders vast voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De hoofdstructuur voor de openbare ruimte en de drie kwaliteitsniveaus worden opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Daarnaast wordt deze hoofdkoers de komende periode uitgewerkt als uitgangspunt voor werkprocessen en plantoetsing. De kwaliteitsverbetering komt daarnaast jaarlijks terug als onderdeel van de voorjaarsnotacyclus. De ondergrond wordt de komende periode ook verder opgepakt. >>

Kwaliteitsverbetering openbare onderdeel van de voorjaarsnotacyclus

De Reserve Stedelijke Herontwikkeling was tot nu toe een belangrijke bron voor investeringen in de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. De groei van Utrecht en de keuze daarbij voor gezonde verstedelijking en verdichting leidt tot een hogere gebruikersdruk en een toename van het areaal dat moet worden (het)ingericht en onderhouden. Om de ambities te realiseren is over een langere periode een financiële impuls nodig. In de bij de Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht (in het hoofdstuk Investeringsstrategie) is hiervan een indicatie gegeven. Gelijktijdig met de Voorjaarsnota 2016 zijn deze stukken aan de Raad aangeboden. Daarbij is –tevens- aangegeven dat de middelen ingezet kunnen worden om de ambities van gezond stedelijk leven (passend bij de drie kwaliteitsniveaus uit deze kadernota) in de openbare ruimte zichtbaar te maken. Waar mogelijk zijn deze investeringen onderdeel van de lopende programma's en de gebiedsopgaven waar ze deel van uitmaken.
In de Voorjaarsnota 2016 is langs deze weg een eerste stap gezet. Er zijn middelen gereserveerd voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de Binnenstad, Overvecht en Kanaleneiland. Bovendien zijn middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Binnenstad en het Stationsgebied door anders om te gaan met auto's en fietsen. Bovendien is in de Voorjaarsnota 2016 geborgd dat de gemeente blijft investeren in de herontwikkeling van de openbare ruimte, gekoppeld aan het woningbouwbouwprogramma van de corporaties. Jaarlijks besluit de Raad hoeveel middelen beschikbaar worden gesteld voor investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte. De mate waarin de ambities op dit vlak kunnen worden gerealiseerd hangt onder andere af van de omvang van donaties uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad.

Uitwerken hoofdkoers van deze kadernota als uitgangspunt voor de werkprocessen en toetsing

De vijf principes voor ruimtelijke kwaliteit en de verschillende kwaliteitsniveaus worden uitgewerkt voor de gebieden, lijnen en plekken als integraal onderdeel van het Handboek Openbare Ruimte. Hiermee wordt het (gewenste) gebruik, de inrichting (zoals paletten van materialen, principeprofielen en straatmeubilair) en het beheer inzichtelijk gemaakt en vastgelegd. Het handboek is nu en in de toekomst het belangrijkste toetsinstrument voor de advies- en toetscommissie BInG.

Bundelen van informatie over de openbare ruimte

Het huidige Handboek staat op de website van de BinG-commissie: www.utrecht.nl/BING. Het Handboek (nu nog een pdf) wordt in de toekomst interactief opgezet. De gebruiker kan dan sneller informatie vinden over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte inclusief de (on-)mogelijkheden van de ondergrond; het zal dan bijvoorbeeld voldoende zijn om te klikken op een gebied, lijn of plek op de kaart, of om een adres in te typen.

Uitgangspunt voor stadsbrede inkoop

Het 'Handboek Openbare Ruimte' is uitgangspunt voor de stadsbrede inkoop. Aanpassingen in (de catalogus van) het handboek worden ook doorgevoerd in het inkoopbeleid.

In beeld brengen en toegankelijk maken informatie over de ondergrond

De gemeente maakt samen met partners de – nu veelal versnipperde – informatie over de (on)mogelijkheden en kwaliteiten van de ondergrond in Utrecht toegankelijk. Hiermee wordt bijgedragen aan de risicobeheersing van schade en negatieve effecten bij gebruik van de ondergrond. Naast het bepalen van opgaven, doelen en ambities worden ook belemmeringen, risico's, kansen, kosten en baten in kaart gebracht.

Gemeente Utrecht

Zoeken

Beheer Inrichting Gebruik (BInG)

Startpagina > Wonen en leven > Onderhoud buitenruimte > Beheer Inrichting Gebruik (BInG)

Beheer Inrichting Gebruik (BInG)

- Toetsingsprocedure
- Project aanmelden
- Informatie aanleveren
- Behandelingsprocedure
- Projectoverdracht
- Handboek Openbare Ruimte



Meer kwaliteit en samenhang in de openbare ruimte

De staat, functionaliteit, aanblik en beleving van de openbare ruimte in Utrecht bepalen sterk de leefomgeving van mensen die er wonen, werken of Utrecht bezoeken. De gemeente Utrecht wil daarom de samenhang in het gebruik, de veiligheid en het onderhoud van alle grote en kleine veranderingen in de openbare ruimte zo veel mogelijk versterken.

Hulp en contact

Commissie BInG

Telefoon
14 030

E-mail
BInG@utrecht.nl

Opstellen afwegingskader ondergrond en verankering in de werkprocessen

De ondergrond bepaalt veelal wat bovengronds (her)ontwikkeld kan of moet worden. Het is belangrijk om in een vroege fase van het planproces enerzijds de (on)mogelijkheden van de ondergrond in beeld te brengen en anderzijds meer regie te voeren op het gebruik van de ondergrond gekoppeld aan de bovengrond. De komende periode wordt gewerkt aan een Utrechts afwegingskader. De methodiek maakt straks onderdeel uit van de Utrechtse plan- en werkprocessen. Een voorzet over hoe het grondwater en de ondergrond meespelen bij het behalen van onze maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptatie, is opgenomen in het Gebiedsplan “Gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond”.

Effectieve en efficiënte besteding van middelen

Er wordt continu gestreefd naar een optimaal resultaat met de investeringsmiddelen die beschikbaar zijn voor de openbare ruimte door:

- werkzaamheden rond groot onderhoud en vervangingen slimmer te combineren. Dit gebeurt al steeds meer. Het programmateam Openbare Ruimte speelt daarbij een belangrijke rol;
- in de ontwerpfase te sturen op het gebruik van een minimaal aantal objecten, zoals paaltjes, conform de afspraken over de inrichtingsniveaus (hierbij refererend aan het toekomstig beheer);
- te onderzoeken of een betere (lees: meer eenduidige) inrichting kan leiden tot een daling van de beheerkosten voor diverse werkzaamheden, en zo ja, die inrichting aan te passen.

Vierjaarlijkse actualisatie Handboek Openbare Ruimte

De actualisatie van het ‘Handboek Openbare Ruimte’ wordt vierjaarlijks aangeboden aan het College van B&W.

Wijzigen kwaliteitsniveau van plekken

Het College van B&W kan het kwaliteitsniveau van plekken in Utrecht wijzigen bij de actualisatie van het Handboek Openbare Ruimte of tussentijds bij besluiten over ruimtelijke projecten. Voorwaarde is dat de investerings- en exploitatielasten zijn gedekt en de Raad van de besluitvorming op de hoogte wordt gesteld.

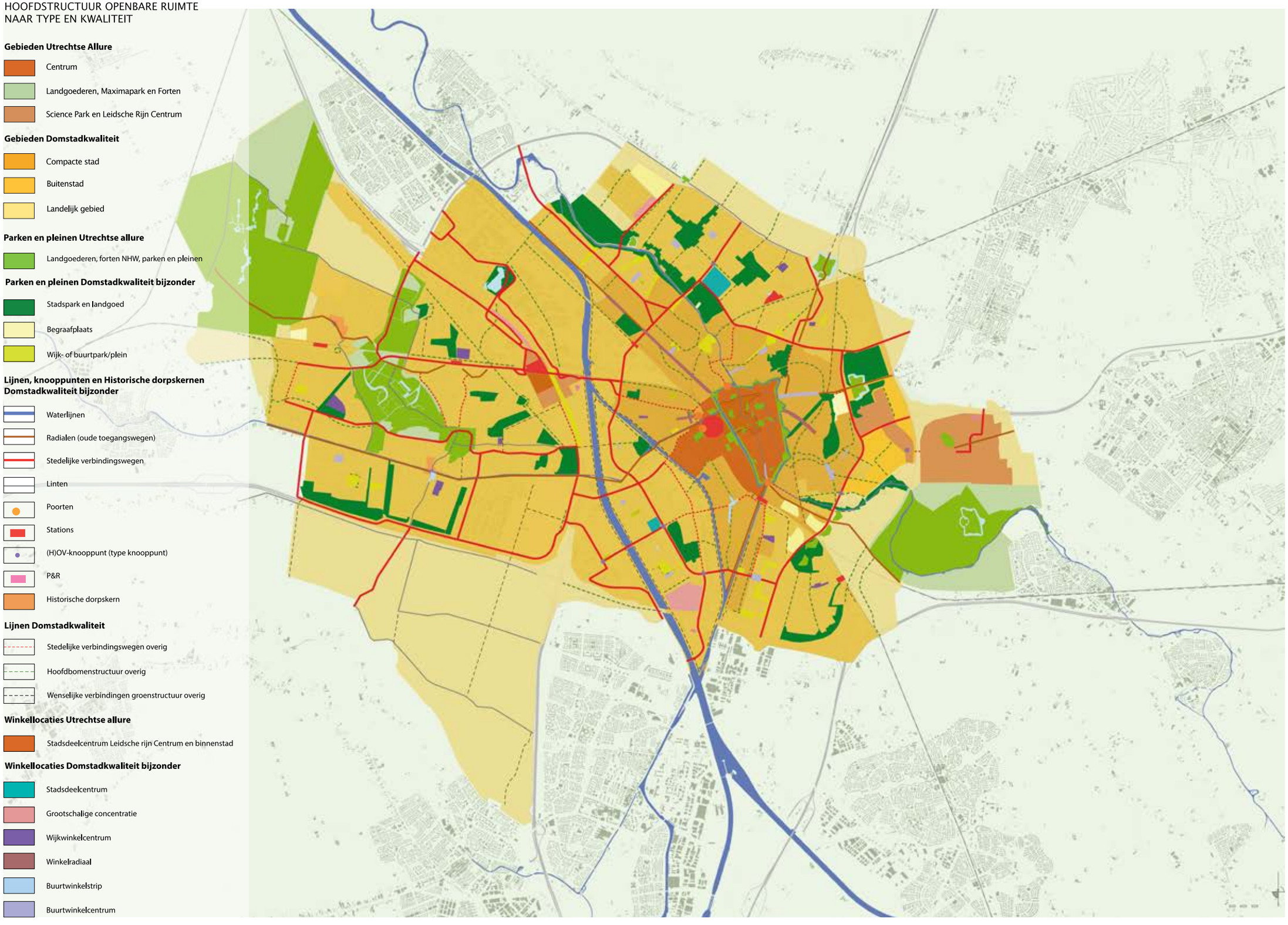
Bijlage 1 Beleidsoverzicht

Het beleidsoverzicht is een momentopname geeft daarmee een indruk van het aantal nota's dat uitspraken doet over de openbare ruimte. Omdat de openbare ruimte vaak een klein onderdeel is van deze nota's, kan geen ervan worden ingetrokken. Bovendien wordt gewerkt aan nieuwe nota's voor o.a. sport en bodembeheer. Deze zijn niet in het overzicht opgenomen.

	Ruimte	Jaar	Besluit
1	Structuurvisie Rijnenburg	2012	Raad
2	Ruimtelijke Strategie Utrecht (concept)	2016	Raad
3	Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030	2004	Raad
4	Welstandnota 'De schoonheid van Utrecht'	2004	Raad
5	Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'	2005	Raad
6	Ontwikkelingskader 'De Uithof en Rijnsweerd'	2014	College
	Wonen		
7	Woonvisie 'Wonen in een sterke stad 2009 – 2019'	2010	Raad
8	Actualisering Woonvisie Utrecht	2015	Raad
9	Nota Woonbotenbeleid	2007	Raad
10	Structuurvisie Rijnenburg	2012	Raad
	Economische Zaken		
11	De Economische Agenda 2012 – 2018	2012	College
12	Leisurenota 'Ontwikkelings- en toetsingskader voor grootschalige leisurevoorzieningen in gemeente Utrecht'	2003	College
13	Hotelnota 2010 - 2020 'Room with a view'	2010	Raad
	Actualisatie marktruimte hotelnota 'Room with a view'	2015	Raad
14	Ontwikkelingskader detailhandel	2012	Raad
15	Bedrijventerreinenstrategie	2012	Raad
16	Ontwikkelingskader Horeca Utrecht	2012	Raad
17	Beleid en actieplan 2009 – 2014 'Evenementen en festivals in Utrecht'	2009	Raad
18	Evaluatie evenementennota met aanscherpingen op beleid- en actieplan 2009 - 2014	2013	Raad
19	Perspectief Toerisme 2020 'Live like a local'	2015	Raad
	Erfgoed en cultuur		
20	Beleidsplan "Kunst in de openbare ruimte 2013-2016	2012	
21	De Erfgoedagenda	2013	College
	Verkeer		
22	Ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'	2012	Raad
23	Nota 'Stallen en Parkeren'	2013	Raad
24	'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen'	2016	Raad
25	Actieplan 'De gebruiker centraal'	2013	College
26	Actieplan 'Utrecht fietst! 2015 – 2020'	2015	College
27	Actieplan 'Goederenvervoer 2015 – 2020'	2015	College
28	Actieplan 'Verkeersveiligheid 2015 – 2020'	2015	College
29	Actieplan 'Voetgangers 2015 – 2020'	2015	College
30	Actieplan 'Schoon vervoer 2015 – 2020'	2015	College
31	Gemeentelijk 'Verkeers- en vervoersplan 2005 – 2020'	2005	Raad
32	Gebiedsagenda's per wijk	2015	College
33	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen	2016	Raad

	Groen	Jaar	Besluit
34	Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'	2007	Raad
35	Bomenbeleid Utrecht	2009	Raad
36	Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen 2011-2031	2011	Raad
	Duurzaamheid		
37	Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond	2016	Raad
38	Geluidnota 2014 - 2018	2014	Raad
39	Nota bodembeheer 2012 - 2022	2012	College
40	Energieplan Utrecht	2016	Raad
	Openbare Ruimte		
41	Openbaar Ruimteplan Binnenstad: Utrecht binnen de Singels	2000	Raad
42	Handboek Openbare Ruimte Utrecht (incl. Sferenkaart)	2000	Raad
	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	1997	College
	Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied	2005	College
	Handboek Straatmeubilair	2014	College
	Handboek Inrichting Vleuterweide (v/h gemeente Vleuten de Meern)	1996	College
43	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019	2015	Raad
44	Beleidsnota Afval is Grondstof 2015 - 2018	2015	Raad
45	Havenatlas	2006	College
46	Recreatievaartuigenbeleid	2005	College
47	Bestemmingsplan Binnenstad	2012	Raad
48	Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Openbare Ruimte 2016 - 2019	2015	Raad
49	Structuurplan Stationsgebied	2006	Raad
	Grondzaken		
50	Nota Grondbeleid 'Regie op goede gronden' 2012-2015, 2012	2011	Raad
	Sociaal Maatschappelijk		
51	Nota Speelruimte	2009	Raad
52	Beleidsnotitie Volkstuinen in Utrecht Duurzaam en Gezond, 2012 - 2014	2012	Raad
53	Beleidsplan Agenda 22, 2012-2018	2012	Raad
54	Sportnota "In Utrecht staat jouw talent centraal" 2011-2016 Volkgsgezondheid (ruimtelijke impact)	2011	Raad
55	Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018	2015	Raad
56	Cultuurvisie Open Ruimte 2012-2022	2012	
	Inkoop		
50	Nota Inkoop 2015-2019 "Waar(-de) voor ons geld!	2015	Raad

Bijlage 2 Kwaliteiten en vastgesteld beleid



Tabellen Beleidsnota's

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
UTRECHTSE ALLURE																								
Amelisweerd	Utrechtse Allure	Landgoederen	■	■	■						■	■												■
Binnenstad	Utrechtse Allure	Winkellocatie	■				■	■	■	■														
Buurtkerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Centrum (Binnenstad en stationsgebied)	Utrechtse Allure	Gebied	■	■			■	■	■						■	■							■	■
Domplein	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Ganzenmarkt	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Geertekerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Haarzuilens	Utrechtse Allure	Landgoederen	■	■							■	■											■	■
Hofjes	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Jaarbeursplein	Utrechtse Allure	Plein											■		■									
Jacobskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Janskerkhof	Utrechtse Allure	Plein										■	■			■							■	■
Leidsche Rijn Centrum	Utrechtse Allure	Gebied	■									■												
Mariaplaats	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Maximapark	Utrechtse Allure	Stadspark	■								■	■	■	■										■
Moreelsepark	Utrechtse Allure	Stadspark										■	■		■									
Moskeeplein	Utrechtse Allure	Plein										■	■		■									
Neude	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Nicolaaskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
NWH Fort Blauwkapel	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Bilt	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Gagel	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Hoofddijk	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Klop	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort Rhijnauwen	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■											■
NWH Lunet I	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet II	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet III	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet IV	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
Park Nieuweroord	Utrechtse Allure	Stadspark									■	■	■		■									
Pieterskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Smakkelaarsveld	Utrechtse Allure	Stadspark											■		■									
Stadsplateau	Utrechtse Allure	Plein											■		■									
Utrecht Science Park	Utrechtse Allure	Gebied	■			■					■	■	■											
Vredenburg	Utrechtse Allure	Plein											■		■	■								■
Zocherplantsoen/ singelgebied	Utrechtse Allure	Stadspark					■	■			■	■	■		■	■				■				■

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Historische dorpkern																								
Dorpskern de Meern	Domstad Bijzonder	Historische dorpkern										■										BP dM		
Dorpskern Vleuten	Domstad Bijzonder	Historische dorpkern										■										BP V		

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Landgoed																								
Park Voorn	Domstad Bijzonder	Landgoed									■	■											■	

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stadsparken																								
Archeologiepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Beatrixpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
De Milan Viscontipark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■										
Griftpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											
Groot Zandveld	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Hogelandsepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											■
Julianapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■										■	
Kloosterpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Kromme Rijnpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Majellapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											
Maliebaan	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■								■		■	■
Park Voorveldse polder	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Prinses Amaliapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Vechtzoompark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Walpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Waterwinpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Wilhelminapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■										■	■
Zuilensebos	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Wijk of buurtparken																								
Bosch en Duinpark	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark									■	■	■	■										
Camminghaplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
De Weide Wereld	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark												■										
Doornburglaan	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Geuzenplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Kastelenplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Klokkenveld	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Kouwerplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Lauwerechtbrug	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Liesboschpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Lubroveld	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Majoor Bosshardtplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■								■			
Molenpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■										■	
Mulderslotplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Nijenrode plantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Noordsepark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park 't Goylaan	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park de Balije	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park Den Engh	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark												■									■	
Plantage	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Ridderplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Springerpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Springertuin	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark																						
Tolsteegplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Troosterhof	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Willem Alexanderpark	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark									■	■	■	■									■	
Willem de Zwijgerplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Begraafplaatsen																								
Begraafplaats Hamlaan	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■												
Begraafplaats Kovelswade	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Sint Barbara	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Soestbergen	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Tolsteeg	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	
Joodse begraafplaats	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Pleinen																								
Amerhof	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			
Berlageplein	Domstad Bijzonder	Plein																			■			
Grootmeesterplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Herderplein	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			■
J. Schimmelplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Maasplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Molen Rijn en Zon	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Pearsonhof	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Plein Zijpestraat	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Pleintje Anansi	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			
Sluisjes Oog in Al	Domstad Bijzonder	Plein											■										■	■
Taatsenplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Willem van Abcoudeplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Poorten																								
Poort Centrumboulevard	Domstad Bijzonder	Poort																		■				
Poort Kop van Noord	Domstad Bijzonder	Poort																		■				
Poort Ledig erf/ Rotsoord	Domstad Bijzonder	Poort														■				■				
Poort Stadscorridor	Domstad Bijzonder	Poort																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Winkellocaties																								
Balijelaan/ Croeselaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Adelaarstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Adriaen van Ostadelaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Biltstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum De Gagelhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum De Klop	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Handelstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Hooggraven	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Jan van Scorelstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Pearsonhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Rokade	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Twijnstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Vasco da Gamalaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Veldhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Willem van Noortplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip De Meern	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Marco Pololaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Plantage	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Tiberdreef	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Grootschalige concentratie PDV Overvecht	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■														
Grootschalige concentratie The Wall	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■														
Grootschalige concentratie Woonboulevard Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Leidsche Rijn centrum	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Overvecht	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Burchtwal	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum De Gaard	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Haroekoeplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Mereveld	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Overkapel	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Parkwijk	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Smaragdplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Terwijde	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Vleuten	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Amsterdamsestraatweg	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Burgemeester Reigersstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Kanaalstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Nachtegaalstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Soho district	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stations																								
Terwijde	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Centraal	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Leidsche Rijn	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Lunetten	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Overvecht	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Vaartsche Rijn	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Zuilen	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Vleuten	Domstad Bijzonder	Station																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
(H)OV-knooppunten																								
Castellum	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Centrum Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Centrum Overvecht	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Europaplein	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Herculesplein	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Papendorp	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Utrecht Science Park	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
P&R locaties																								
Leidsche Rijn	Domstad Bijzonder	P&R																		■				
Sciencepark De Uithof	Domstad Bijzonder	P&R																		■				
Westraven	Domstad Bijzonder	P&R																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Radialen																								
Biltstraat	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■								■				
Koningsweg	Domstad Bijzonder	Radialen			■							■								■				
Zandweg/ Leidseweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■	■	■					■				
Parkweg/ Utrechtse weg/ Vleutenseweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■							■				
Amsterdamsestraatweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■							■				
Jordanlaan/ Blauwkapelse/Kapelstraat	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Linten																								
Gageldijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■								■				
Reyerscop/ Heijcopperkade	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■			■				
Meerndijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■			■				
Ringkade	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■							
Groenedijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■		■						■				
Wilhelminaweg	Domstad Bijzonder	Lint										■		■						■				
Nedereindseweg	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■							
Haarpad	Domstad Bijzonder	Lint										■								■				
Rijndijk	Domstad Bijzonder	Lint										■								■				
Eghlaan/ Smalle Themaat	Domstad Bijzonder	Lint									■	■		■						■				
Alendorperweg	Domstad Bijzonder	Lint												■						■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Waterlijnen																								
Amsterdam Rijnkanaal	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■		■				
Kromme Rijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■	■					
Leidserijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■	■	■			■	■	■				
Merwedekanaal	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■						■	■	■				
Nieuwegracht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■			■		■						
Oudegracht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■			■		■						
Singel	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■		■	■		■		■				
Vaartsche Rijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■						■	■	■				
Vecht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■	■	■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stedelijke verbindingswegen																								
Af/ oprit A28	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Biltse Rading	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Darwindreef, Eykmanlaan,	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Einsteindreef, Marnixlaan, St Josephlaan, Cartesiusweg, T.A. Kempisweg, Spinosaweg, Lessinglaan, Joseph Haydnlaan, Pijperlaan, Beneluxlaan, Socrateslaan, 't Goylaan, Waterlinieweg, Sartreweg, Kardinaal de Jongweg, Brailledreef	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Europalaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Haarrijnse Rading	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Hertogswetering, Proostwetering,	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
J.M. de Muinck Keizerlaan/ Franciscussdreef	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Laaggravense weg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Landschapsbaan, Burg. Middelweerdbaan, Langerakbaan, Hogeweidebaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Martin Luther Kinglaan, weg van de Verenigde Naties, Graadt van Roggenweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Ouderijnseweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Papendorpse weg, Blaeulaan, Orteliuslaan, Marinus Tyrusviaduct	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Plutoniumweg, Soestwetering, Stadsbaantunnel	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Ruimteweg/ Floraweg/Lageweideslag/ Atoomweg/ Wolfgang Pauli/ Oude Vleutenseweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Stadsbaan Leidscherijn, C.H. Letschertweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Sweserensengseweg/ Burg. Norbruislaan/ Prins Bernardlaan/ Buurg. Van Tuyllkade/ van Hoornkade/ van Egmondkade	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Taatsenplein, Bevijdingslaan, Churchilllaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Terwijde Singel, Dirck Hoetweg, Vleutensebaan, Huis te Vleutenbaan, Stroomrugbaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Universiteitsweg, Leuvenlaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Waterlinieweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stedelijke verbindingsweg 1x2 rijstroken																								
Rivierkom	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Parkzichtlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
t Zand	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Biltstraat, Museumlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Blauwkapelseweg, Kleine Singel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Talmalaan, Draaiweg, D. van Mollemstraat, Oudenoord	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Weerdsingel, Daalsetunnel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Catherijnsingel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Vleutenseweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Graadt van Roggenweg, Westplein	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Rubenslaan, Venuslaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
C. Erzeijstraat, W.A. Vultostraat, Briljantlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Vondellaan, Baden Powellweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Europalaan, Overste den Oudenlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Dr. M.A. Tellegenlaan, van Zijstweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stadsparken																								
Archeologiepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■									■	
Beatrixpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
De Milan Viscontipark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■										
Griftpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											
Groot Zandveld	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■									■	
Hogelandsepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											■
Julianapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■										■	
Kloosterpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
Kromme Rijnpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
Majellapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											
Maliebaan	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■								■		■	■

Acroniemen en afkortingen

BInG, *Beheer- Inrichting- Gebruik*
BInG Commissie, Advies- en toetscommissie voor alle ingrepen in de openbare ruimte
ISV, Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
CROW, Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. Publiceert o.a. richtlijnen
HOR, Handboek Openbare Ruimte, voorheen *HIOR, Handboek Inrichting Openbare Ruimte*
SRSRSB, Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (mobiliteitsbeleid)

Colofon

Uitgave
Gemeente Utrecht

Tekst
Gemeente Utrecht
Samenwerking van Stadsbedrijven, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling, Milieu en Mobiliteit, Wijken en Veiligheid, Toezicht en Handhaving.

Redactie
Gemeente Utrecht

Fotografie
Gemeente Utrecht

Ontwerp en opmaak
Taluut (www.taluut.nl)

September 2016

Meer informatie
www.utrecht.nl/BING

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

aan: (plv.) leden van de commissie voor Stad en Ruimte

Barcode

Behandeld door	J.H.M. Schwachofer	**Datum**	13 juli 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 64861	**Ons kenmerk**	16.505063
E-mail	j.schwachoefer@utrecht.nl	**Onderwerp**	exploitatie Utrechtse wateren
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte dames en heren,

In de commissievergadering van 21 mei 2015 over de aanpassing van de Havenverordening is u toegezegd een aantal specifieke onderwerpen nader uit te werken. Ook op 11 maart heb ik u een brief gestuurd waarin is aangekondigd dat we u voor de zomer nader berichten over hoe we omgaan met de Utrechtse wateren. Ter voorbereiding van deze uitwerking spraken we met ondernemers, wijkraad Binnenstad en andere belangengroepen. Enerzijds om informatie op te halen en wensen te inventariseren en anderzijds zorg en aandachtspunten aan te horen en waar mogelijk mee te nemen. Met deze brief informeer ik u over een aantal besluiten die wij hebben genomen en een aantal onderzoeksrichtingen die wij willen verkennen voor de toekomst.

Het aantal vaarbewegingen loopt geleidelijk aan op, de passagiersvaart is toegenomen, veel bewoners maken gebruik van de singels en grachten en nieuwe ondernemers dienen zich aan. Vooral op drukke dagen en bij mooi weer zien we in het vaarseizoen in bepaalde delen van de stad opstoppingen ontstaan.
Op het Utrechtse water kan men een veelvoud aan soorten vaartuigen zien waar een exploitatievergunning voor nodig is:

- Verhuurboten type 1 (door spierkracht aangedreven), zoals waterfietsen, kano's en sinds kort de SUP's (stand up paddling).
- Verhuurboten type 2 zijn de elektrisch aangedreven bootjes die verhuurd worden zonder bemanning.
- Open en gesloten passagiersschepen (meer dan 12 passagiers). Voorbeelden van open passagiersschepen zijn de Domstad boot en de Tapas boot. Onder de categorie gesloten passagiersschepen valt de Rederij Schuttevaer.
- Rondvaartboten (boten met maximaal 12 passagiers, die verhuurd worden inclusief bemanning, kennen we in type 1 (zoals de gondelier), en type 2. Dat laatste type is elektrisch aangedreven. Alleen in het overgangsjaar 2016 zien we ook nog door diesel aangedreven exemplaren.

Daarnaast zijn er uiteraard ook nog de recreatievaartuigen van bewoners die in Utrechtse wateren liggen en de vaartuigen die dóór Utrecht varen.

De gemeente Utrecht wil het gebruik van het binnenwater in Utrecht met een veelheid aan dynamische functies versterken. Het doel is te komen tot een optimaal nautisch gebruik van het Utrechtse binnenwater, waarbij er evenwicht is tussen de belangen van bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad.

Dit heeft geresulteerd in het volgende:

Vergunningen passagiersschepen worden omgezet van onbepaalde tijd in een vergunning tot 2022.
Door een juridische ontwikkeling (zie daarvoor brief 16.500414 en de antwoorden op SV 2016 nr. 15) moeten de voor onbepaalde tijd afgegeven exploitatievergunningen voor passagiersschepen binnenkort omgezet worden naar exploitatievergunningen voor bepaalde tijd. De omzetting van de vergunnigen heeft er in Amsterdam toe geleid Amsterdamse rederijen bij de rechter in beroep zijn gegaan. De rechtbank in Amsterdam heeft uiteindelijk bepaald dat een overgangstermijn van zes jaar afdoende is voor de rederijen om zich op de nieuwe situatie in te stellen. Voor Utrecht hanteren we dezelfde overgangstermijn. Dit betekent dat in 2022 een nieuwe situatie ontstaat.

Vanaf 2022 worden alleen nog vergunningen verstrekt aan passagiersschepen die emissievrij zijn.
Schone lucht is van belang om te kunnen leven in een stad met veel inwoners. Schoon vervoer is een uitstekend middel om dit te bereiken. Emissies vanuit verhuur en rondvaartboten werden eerder al verminderd door aanpassing van de havenverordening in 2015 en de beleidsregels die het college op basis daarvan vaststelde op 24 augustus 2015. We zien dat ook nu al een aantal open en gesloten passagiersschepen emmissievrij vaart. Vanaf 2022 zal emmissievrij varen de norm zijn en moeten alle passagiersschepen hieraan voldoen. Zo leveren we een bijdrage aan de motie M82, 2014 "Elektrisch vervoer over het water" en wordt aangesloten bij de situatie die nu al geldt voor verhuur en rondvaartboten.

De overgang naar een duurzame vorm van transport over water is een uitdaging. Dat beseffen wij en dat is ook een van de redenen dat we nu al aankondigen dat we in 2022, als de vergunningen van onbepaalde tijd zijn omgezet, emmissievrij varen als eis voor de passagiersschepen zullen stellen bij het verlenen van nieuwe vergunningen. Dit achten wij realistisch gelet op de markt die volop in beweging is en de alternatieven die ondertussen zijn ontwikkeld.

Vergunningverlening aan passagiersschepen in 2022
In de nieuwe situatie willen we de vergunningen (sinds 2007 gelimiteerd op 19) voor de open en gesloten passagiersschepen verstrekken via een nieuw systeem. Daardoor krijgen nieuwe toetreders tot de markt gelijke kansen als de bestaande exploitanten. Ook krijgen nieuwe vormen van exploitatie alle ruimte en gelegenheid om mee te dingen naar de beschikbare vergunningen, mits wordt voldaan aan de nog te bepalen criteria. Een systeem op basis van loting is daarbij een optie. In Amsterdam is een dergelijk systeem reeds ingezet, wij houden de ontwikkelingen daar nauwlettend in de gaten. Voor Utrecht zal bij een eventuele keuze voor een lotingsysteem in 2022 dit toegesneden moeten worden op de lokale omstandigheden waar de ondernemers bij betrokken zullen worden.

Stimuleren schoon vervoer over het water:
Naast wijzigingen aan de vergunningenkant zijn er ook diverse ander instrumenten die we inzetten. Zo is er een verlaging van het tarief van de brug- en schutgelden vastgesteld bij de Voorjaarsnota voor alle vaartuigen zonder emissie.
Daarnaast onderzoeken we waar we op strategische locaties langs vaarwegen oplaadpunten kunnen plaatsen voor recreatievaartuigen. Eveneens is in het actieplan schoon vervoer 2015 – 2020

opgenomen dat wij een (beperkt) budget beschikbaar stellen in de vorm van een stimuleringsmaatregel om(passagierschepen te voorzien van een elektrische aandrijving. In het vervolgoverleg met de ondernemers bespreken wij de behoefte voor een stimuleringsmaatregel en de eventuele voorwaarden en condities. Een financieel voorstel voor een stimuleringsmaatregel zullen wij aan uw raad voorleggen.

Een financieel gelijk speelveld op het water

In de motie M54, 2015 "Koersvast op weg naar een eerlijk en duurzaam waterbeleid", die is overgenomen door het college, wordt verwoord dat commerciële- en particuliere gebruikers van het binnenwater nauwelijks bijdragen aan het onderhoud of aan verbetering, terwijl ze wel primaire gebruikers zijn en door het gebruik ook schades veroorzaken. Op dit moment onderzoeken wij mogelijkheden om dit te veranderen.
Het Amsterdamse college heeft op- en afstapplaatsen specifiek toegewezen aan een aantal exploitanten. Deze situatie geldt ook voor de gemeente Utrecht. Omdat dit gemeentelijke voorzieningen betreft die onttrokken zijn aan algemeen gebruik, kunnen de onderhoudskosten worden toegerekend aan de exclusieve gebruikers. Dit betreft rondvaartboten en passagiersschepen. Dat gebeurt op dit moment nog niet. In Amsterdam loopt een onderzoek naar de exclusiviteit van op- en afstapplaatsen en het financieel beprijzen daarvan. Afhankelijk van de uitkomsten van dat onderzoek zullen wij kijken of dit ook voor Utrecht een wenselijke optie is. In eerste instantie zouden we dit dan willen doen binnen de bestaande regelgeving. Verder heeft Amsterdam een vermakelijkheidsbelasting. Een dergelijke aanslag wordt betaald door degene die gebruik maakt van de diensten van de commerciële vaart (waterfietsen, kano's, gondeliers, verhuurbootjes, rondvaartboten en passagiersschepen). Of dit mogelijk ook toepasbaar en wenselijk is in de Utrechtse situatie zullen we uitzoeken en aan de raad voorleggen.

Toezicht en Handhaving

Bij de behandeling van de aanpassing Havenverordening in juni 2015, gaf de raad aan dat toezicht en handhaving op overlast te water gewenst is. Ook tijdens de participatierondes (zie hierna) is het verzoek om toezicht en handhaving door wijkraad Binnenstad genoemd. Naar aanleiding van de raadsvergadering is een eerste stap gezet om dit mogelijk te maken door het aanbrengen van stickers op rondvaart- en verhuurboten. Daardoor kunnen we nu exploitanten aanspreken op gedrag van de huurders van hun boten. Algemene overlast, zoals wildplassen, lawaaioverlast en zwerfvuil, vormen onderdeel van het toezicht- en handhavingsprogramma. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2016 is besloten enkele tarieven binnen de brug- schut- en havengelden te verhogen. De vrij vallende algemene middelen dienen ter dekking van de handhaving op exploitanten.

Betrokkenheid belanghebbenden

De bovengenoemde (toen nog concept) besluiten en onderzoeksrichtingen hebben wij besproken met de huidige exploitanten, wijkraad Binnenstad en de KBC (Kleine Boten Club). Hier reageerden de partijen verschillend op. Dit had te maken met de doelstellingen van de organisaties, waarvan de belangen soms tegenstrijdig zijn. Zo wil de wijkraad beperking van overlast door minder drukte op het water, terwijl de ondernemers juist meer boten willen verhuren. Daarbij leken ondernemers eerder iets te zien in het idee van een vermakelijkheidsbelasting dan het betalen voor (exclusief) gebruik van voorzieningen. De rechterlijke uitspraak, waardoor het nodig is om vergunningen voor onbepaalde tijd om te zetten naar vergunningen voor bepaalde tijd, werd niet enthousiast ontvangen. Ook de ideeën over schoner varen door uitfasering van boten met emissies kregen weinig bijval. Toch begreep men dat de raad van Utrecht waarde hecht aan een schone stad met schone lucht, en dat deze aanpassingen in bedrijfsvoering onvermijdelijk zijn. Dat is ook de reden dat wij, met inachtneming van de bezwaren,

toch gekozen hebben om hiertoe te besluiten. Wij nodigen uiteraard bij de uitwerking en vervolgonderzoeken alle belanghebbenden weer uit om mee te denken.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Drs C.A. Geldof
Wethouder voor Organisatievernieuwing, Publieksdienstverlening, Openbare Ruimte en groen, Grondzaken, Leidsche Rijn, Erfgoed en Monumenten, Wijken Vleuten - De Meern en Binnenstad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Aan de leden van de commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	G.J. Schoonvelde	**Datum**	17 oktober 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 66805	**Ons kenmerk**	
E-mail	g.schoonvelde@utrecht.nl	**Onderwerp**	Proces rondom toekomstvisie AVU
Bijlage(n)	Notitie toekomstvisie AVU Positioneringsonderzoek AVU		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

In februari 2016 ontving u van mij een toelichting op het proces rondom de samenwerking met de Gemeenschappelijke Regeling AVU. Hierin gaf ik aan dat in de loop van 2016 een voorstel tot wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling AVU aan u zou worden voorgelegd.

Het belangrijkste aandachtsgebied van AVU ligt op het overslag, transport en verwerking van de diverse huishoudelijke afval-/grondstoffensoorten. Schaalgrootte (en dus samenwerking tussen de deelnemende gemeenten) is essentieel om bij het aanbesteden van de verwerking van deze materialen goede tarieven te kunnen bedingen.

Utrecht heeft in AVU verband altijd aangegeven dat het hierbij van groot belang is dat gemeenten in deze gezamenlijke aanbestedingen ook vast kunnen houden aan eigen beleidskeuzes. Voor Utrecht betekent dit bijvoorbeeld een grote rol voor Social Return en duurzaamheid in de verwerkingscontracten.

Om onder andere deze uitgangspunten verder te formaliseren en in verband met de nieuwe Wet Gemeenschappelijke Regelingen, is in opdracht van het Algemeen bestuur van de AVU een traject gestart om de Gemeenschappelijke Regeling AVU in 2016 te actualiseren.

Onderdeel van de voorgestelde aanpassingen is ook het beter waarborgen van de continuïteit, verhoging van de flexibiliteit en vermindering van de kwetsbaarheid van het kleine AVU-bureau. Hiertoe zijn in het positioneringsonderzoek AVU, drie opties uitgewerkt (vanaf pagina 21).

Om het bovenstaande te bereiken tegen minimale extra kosten én de neutraliteit van de AVU te waarborgen, is het Algemeen Bestuur van AVU voornemens om alleen de niet- strategische werkprocessen zoveel mogelijk onder te brengen bij een grotere overheidsorganisatie (dit is optie 3 zoals besproken op pagina 25 van het positioneringsonderzoek). Dit betreft onder andere de financiële administratie, de archieffunctie en de operationele- en projectuitvoering.

28 september heb ik de defintieve stukken van AVU ontvangen. Bijgevoegd vindt u dan ook zowel het gehele rapport 'Positioneringsonderzoek AVU' als de samenvattende 'Notitie Toekomstvisie AVU'. In dit laatste document vindt u tevens het voornemen van het Algemeen bestuur AVU om de eerder genoemde optie drie (het inbedden van de niet- strategische werkprocessen bij een grotere overheidsorganisatie) verder uit te laten werken door het Dagelijks bestuur.

Drs C.A. Geldof
Wethouder voor Organisatievernieuwing, Publieksdienstverlening,
Openbare Ruimte en groen, Grondzaken, Leidsche Rijn, Erfgoed en
Monumenten, Wijken Vleuten - De Meern en Binnenstad

Datum **17 oktober 2016**

In AVU is afgesproken de verschillende gemeenteraden vroegtijdig te betrekken zodat eventuele kanttekeningen al in een vroeg stadium kunnen worden meegenomen. Zij hebben de deelnemers van AVU daarom gevraagd dit onder de aandacht van de gemeenteraden te brengen en eventuele reacties voor 1 december kenbaar te maken.

Ik ben voornemens de uitgangspunten van het Positioneringsonderzoek en de keuzes met betrekking tot de organisatorische wijzigingen (optie 3) te ondersteunen en nodig u uit om kennis te nemen van de inhoud van de genoemde stukken. Desgewenst wil ik bovenstaande richting in de commissie Stad en Ruimte van 17 november graag met u bespreken zodat ik dit mee kan nemen als inbreng bij AVU.

In de vergadering van 14 december 2016 zullen de reactie van de verschillende gemeenten door het Algemeen Bestuur worden behandeld.

Daarna zullen de besluiten, evenals de geactualiseerde statuten, nog formeel aan de gemeenteraden worden voorgelegd, voordat er definitieve besluitvorming plaatsvindt. Hierbij is de mogelijkheid voor de gemeenteraden tot het indienen van zienswijzen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Kees Geldof

AVU

Afval Verwijdering Utrecht

Bestuurlijke verkenning
rol en organisatie AVU in de toekomst

Inclusief nadere uitwerking bureau-organisatie

Eindrapport

concept 6 juli 2016

● Strategie ● Beleid ● Organisatie

BEZOEKADRES: Waarderweg 33 Kantoor b10, 2031 BN Haarlem

POSTADRES: postbus 2016, 2002 ca Haarlem

t 023 531 91 41, **e** info@iprnormag.nl, **i** www.iprnormag.nl

]IPR•NORMAG[

Opsteller(s): *Drs. ing. P.M.J. de Bruin (Paul)*
M.F. Boels MSc. (Marten)

Projectnummer IPR Normag: *100956*
Aantal pagina's: *35*

Status	**Datum**	**Toegestuurd naar**
Voortgangsbericht Verkenning positionering AVU	14 mei 2016	Voortgangsbericht en (voorlopige) uitkomsten met betrekking tot de strategische positionering van AVU en de organisatie van het AVU-bureau T.a.v. Secretaris directeur dhr. F. van Dijk
Onderhanden Concept	18 mei 2016	Intern rapport IPR Normag
Concept eindrapport	24 mei 2016	Dagelijks Bestuur AVU T.a.v. Secretaris directeur dhr. F. van Dijk
Concept eindrapport	6 juli 2016	Dagelijks Bestuur AVU T.a.v. Secretaris directeur dhr. F. van Dijk Deze versie van de bestuurlijke verkenning is inclusief een nadere uitwerking van de bureau-organisatie (paragrafen 4.3 en 4.4)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopiëren, opnamen, of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van IPR NORMAG

Inhoud

1 Inleiding 4

1.1 Achtergrond en vraagstelling 4
1.2 Aanpak 5
1.3 Behandeling van dit rapport en besluitvorming 6

2 Huidige situatie en ontwikkelingen 7

2.1 Historisch perspectief en huidige situatie AVU 7
2.2 Ontwikkelingen afvalbeheer: een dynamisch speelveld 8

3 Positionering AVU in de toekomst 12

3.1 Samenwerking in AVU-verband heeft toegevoegde waarde 12
3.2 Rolneming AVU 13
3.3 Verbondenheid: collectiviteit versus individualiteit 14
3.4 Takenpakket AVU 15
3.5 Overige taken: afvalbeheer is meer dan inzamelen alleen 16

4 Organisatie en inrichting AVU-bureau 18

4.1 Beschrijving en beoordeling huidige organisatie 18
4.2 Wat benodigd is: competenties, kennis en vaardigheden 19
4.3 Mogelijke ontwikkelrichting AVU-bureau 21
4.4 Samenvattende beoordeling en organisaties voor inbedding 27

Bijlage 1. Documenten 31
Bijlage 2. Gesprekspartners 32
Bijlage 3. Gespreksleidraad 33
Bijlage 4. Programma Hei-sessie 18 april 2016 35

1 INLEIDING

1.1 Achtergrond en vraagstelling

Met het oog op de ontwikkelingen in het speelveld afvalbeheer, zoals de transitie van afval naar grondstof en de benodigde gedragsverandering bij organisaties en inwoners, het ontstaan van verschillende optimale schaalgroottes bij de inzameling en verwerking van afvalstromen, veranderingen van het aantal en type (markt)partijen en verantwoordelijkheden en uitdagingen van gemeenten, is behoefte aan een verkenning van de rol van de AVU als intergemeentelijke samenwerking in de toekomst, en de wijze waarop deze het best kan worden georganiseerd.

IPR Normag heeft opdracht gekregen het bestuur van de AVU te ondersteunen bij het uitvoeren van een verkenning op de mogelijke toekomstige positionering van de AVU wat betreft het taken- en dienstenpakket (de 'wat-vraag') en de wijze waarop dit georganiseerd kan worden (de 'hoe-vraag'). De verkenning omvat de volgende invalshoeken:

A. Strategische positionering. De 'wat-vraag':

- Wat zijn de gewenste terreinen voor, en toegevoegde waarde van intergemeentelijke samenwerking op het gebied van (huishoudelijk) afvalbeheer in AVU-verband?
- Met welke taken en met welke rol biedt de AVU als samenwerkingsverband meerwaarde aan de deelnemenede gemeenten, en op welke wijze kan dit worden geborgd en waar kan dit worden versterkt?
- Welke balans wordt gewenst ten aanzien van verbondenheid, collectiviteit en individualiteit van de deelnemende gemeenten?

Ga uit van de primaire taak- en doelomschrijving van de AVU: een doelmatige en uit een oogpunt van milieuhygiëne verantwoorde wijze van overslag, transport en verwerking van huishoudelijke en andere categorieën van afvalstoffen.

B. Organisatie van (het bureau van) de AVU. De 'hoe-vraag':

- Rekening houdend met uitkomsten van eerstgenoemde vragen: welke eisen kunnen hiervan worden afgeleid voor de organisatie (bureaufunctie) van de AVU?
- In welke mate is de huidige organisatie van de AVU voldoende adequaat?
- Welke aanpassingen in het organisatiemodel van de AVU zijn gewenst en mogelijk?

Houdt daarbij rekening met de mate van kwetsbaarheid van de relatief kleine en eigenstandige organisatie en onderzoek de mogelijkheden voor vermindering van kwetsbaarheid en met de gewenste dan wel benodigde continuïteit en borging van kwaliteit.

1.2 Aanpak

Voor de uitvoering van deze verkenning zijn de volgende onderzoekactiviteiten uitgevoerd:

1. Voorbereiding en inzicht huidige situatie.
   Inventarisatie en analyse van relevante documenten (zie bijlage 1. voor een overzicht van gehanteerde documenten).
   Beschrijving van de huidige situatie en relevante (externe) ontwikkelingen. Onderdeel van de voorbereidingen was een bijeenkomst met de ambtelijke begeleidingsgroep c.q. de contactambtenaren van de DB-leden.
   Op **12 april 2016** was de eerste bijeenkomst met de ambtelijke begeleidingsgroep. Op deze bijeenkomst is ook het programma voor de hei-sessie besproken.

2. Interviewronde individuele DB-leden **(26 maart – 7 april 2016).**
   Zie bijlage 2. voor een overzicht van de gesprekspartners en bijlage 3. voor de gehanteerde gespreksleidraad. Er zijn individuele gesprekken gevoerd met leden van het dagelijks bestuur en hun contact ambtenaar met als doel een oriëntatie op wensen, verwachtingen, uitgangspunten, suggesties.

3. Verkennende 'hei sessie' met het AB algemeen bestuur **(18 april 2016).**
   De uitkomsten van de hiervoor gaande stappen in het onderzoek zijn door de onderzoekers geanalyseerd, gericht op het signaleren en duiden van (bestuurlijke) vraagstukken welke tijdens een 'hei sessie' met de leden van het Algemeen Bestuur zijn besproken.

   Tijdens de hei-sessie zijn de belangrijkste onderwerpen in een open en constructieve sfeer besproken en verder uitgediept. In bijlage 4 vindt u het programma met de besproken stellingen en thema's. De uitkomsten van de hei-sessie dragen bij aan het inzicht in de wensen en verwachtingen omtrent de rol van AVU in de toekomst als ook de inrichting van de organisatie.

4. Analyse van de uitkomsten en bespreking.
   De uitkomsten van de hei sessie zijn vervolgens meegenomen bij de verdere analyse en rapportage. In het oorspronkelijk plan van aanpak zouden de uitkomsten worden besproken met de ambtelijke begeleidingsgroep. In overleg is besloten om hiervoor alle contact ambtenaren uit te nodigen.
   De analyse en (eerste voorlopige) resultaten zijn besproken met de contact ambtenaren en de medewerkers van het AVU-bureau op **11 mei 2016**.

5. Integrale analyse en handvatten c.q. perspectieven voor toekomstige samenwerking en rapportage. Zowel gericht op de rol en bijdrage van de AVU als op de organisatie van (het bureau van) de AVU.

   De tussenresultaten van de integrale analyse zijn uitgewerkt in een voortgangsbericht (dd. 14 mei 2016) dat ter kennisname is voorgelegd aan het DB op 18 mei 2016.

6. Rapportage, bespreking en afronding.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het (door het bestuur vastgestelde) plan van aanpak "Bestuurlijke verkenning rol en organisatie AVU in de toekomst" d.d. 17 februari 2016.

Met de uitvoering van dit plan van aanpak en de diverse contactmomenten met de betrokkenen, kan worden geconstateerd dat bestuurders, contact ambtenaren en medewerkers van het AVU-bureau met de gekozen onderzoekaanpak actief betrokken zijn geweest bij de uitvoering van het onderzoek.

De adviseurs van IPR Normag constateren dat voor een groot deel sprake is van eensluidende wensen en verwachtingen, en voor een deel specifieke behoeften. Daarbij zijn geen tegenstrijdige wensen en verwachtingen geconstateerd. Dit wordt in het vervolg van deze rapportage nader toegelicht.

1.3 Behandeling van dit rapport en besluitvorming

Omtrent de strategische positionering van AVU wordt het Algemeen Bestuur gevraagd kennis te nemen van de uitkomsten van dit rapport en een richtinggevend besluit te nemen over de rol en bijdrage van de AVU in de toekomst.

En voorts het DB van AVU opdracht te verstrekken dit richtinggevend besluit verder uit te werken, zodat een herziening van de staturen ter besluitvorming kan worden voorgelegd aan het AB en vervolgens aan de besturen en raden van de deelnemende gemeenten.

Bij deze herziening van de statuten dient tevens rekening te worden gehouden met de noodzakelijke en/of gewenste aanpassingen als gevolg van de gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen[1].

Omtrent de inrichting en organisatie van het AVU bureau wordt het Algemeen Bestuur gevraag te besluiten op basis van de voors en tegens over de drie opties: 1. inrichten van een eigenstandig AVU-bureau; dan wel 2. het AVU-bureau inbedden in een andere overheidsorganisatie; dan wel 3. een combinatie van beide: eigenstandige functies (en functionarissen) voor strategische bedrijfsprocessen en inbedding in andere overheidsorganisatie van de niet-strategische bedrijfsprocessen.

Indien optie 1. te besluiten het DB van AVU opdracht te verstrekken tot nadere uitwerking en voorbereiding van de inrichting van een eigenstandig AVU-bureau.

Indien optie 2 of 3 te besluiten het DB van AVU opdracht te verstrekken de nadere uitwerking ter hand te nemen en gesprekken te voeren met de overheidsorganisaties ACV, RMN en Rova, met het doel een definitieve keuze te maken voor de overheidsorganisatie waarin het AVU-bureau geheel of gedeeltelijk wordt ingebed.

[1] De gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is vanaf 1 januari 2015 van kracht. Er geldt een overgangstermijn van een jaar.

2 HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN

2.1 Historisch perspectief en huidige situatie AVU

De AVU is in 1984 opgericht in het kader van de regionale zelfvoorziening voor de verwijdering (verbranding) van het afval van huishoudens. De deelnemende gemeenten hebben hun taken en bevoegdheden op het gebied van afvalverwijdering overgedragen aan de AVU. Het aantal deelnemende gemeenten bedraagt 26. Als verlengstuk van de gemeenten organiseert de AVU de afvalverwerking voor de deelnemende gemeenten.

De doelomschrijving van de gemeenschappelijke regeling (artikel 2) luidt: "Deze gemeenschappelijke regeling heeft tot doel op een doelmatige en uit oogpunt van milieuhygiëne verantwoorde wijze sturing en uitvoering te geven aan het (…provinciaal…) afvalstoffenbeleid in de provincie Utrecht." Vanwege de veranderde rol van de Provincie (met de introductie van het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) zijn de provinciale afvalplannen komen te vervallen) en de verantwoordelijkheden van de deelnemende gemeenten luidt de geactualiseerde doelomschrijving van AVU[2]:

Doelomschrijving AVU: een doelmatige en uit een oogpunt van milieuhygiëne verantwoorde wijze van overslag, transport en verwerking van huishoudelijke en andere categorieën van afvalstoffen.

In de huidige (organisatie)vorm fungeert de AVU als intergemeentelijk samenwerkingsverband op het gebied van (huishoudelijk) afvalbeheer. Onder meer met advies aan deelnemende gemeenten (en kennis delen, kennis ontwikkelen) en als inkoop- en contractbeheerorganisatie voor afval- en grondstoffen be- en verwerking. Ook op het gebied van communicatie worden regionale initiatieven ontplooid. Bijvoorbeeld de regionale campagne "Doe meer met Afval" in de periode 2009 tot 2013.

De activiteiten door AVU (c.q. in AVU-verband) omvatten:

- Inkopen van afvalverwerkingscapaciteit[3] voor
  - Restafval (circa 296 kton incl. grof huishoudelijk restafval)
  - GFT-afval (99 kton)
  - Glas (26,5 kton)
  - Oud papier en karton (58 kton)
  - Kunststof verpakkingsafval en drankenkartons (8 kton)
  - Medicijnen en injectienaalden (0,1 kton)
- Coördineren van het proces van inzameling, transport en verwerking.
- Sluiten van overeenkomsten voor de exploitatie van overlaadstations en transport.

[2] De aanpassing van het betreffende artikel wordt meegenomen bij de herziening van de gemeenschappelijke regeling zoals voorzien in de tweede helft van dit jaar.
[3] Cijfers o.b.v. Programma en Productbegroting AVU 2016.

- Uitvoeren van sorteeranalyses.
- Monitoren van afvalstromen.
- Initiëren en laten uitvoeren van onderzoek.
- Adviseren van gemeenten.
- Ondersteunen van beleidsvorming op gemeentelijk en provinciaal niveau door het ter beschikking stellen van kennis en informatie.
- Behartigen (strategische) belangen deelnemende gemeenten bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, VNG enz.

Met deze activiteiten is jaarlijks circa € 25 miljoen gemoeid.

De AVU kenmerkt zich door een sterk collectief karakter waarbij solidariteit centraal staat. Gemeenten ontvangen dezelfde diensten onder gelijke condities. De schaalgrootte-voordelen uiten zich in (vaak) gunstige contracten bij aanbesteding en een sterke positie bij belangenbehartiging.

Deze collectiviteit kan soms – zo blijkt in de praktijk - door een of meer deelnemende gemeenten ook als knellend worden ervaren. Bijvoorbeeld indien gezamenlijk contractuele verplichtingen zijn aangegaan voor de verwerking van een bepaalde grondstof, waardoor de individuele vrijheidsgraden voor alternatieve keuzes en initiatieven ingeperkt kunnen zijn.

Verder beschikt de AVU over een bureau met een bescheiden omvang. Conform het AVU-beleidsplan omvat de personele formatie 5 functies (van elk 1 fte). In de huidige situatie zijn 3 medewerkers in dienst: secretaris-directeur, senior beleidsmedewerker, secretaresse. De bezetting bedraagt in de huidige situatie 2,8 fte. De uitvoering van de afvalbe- en verwerking wordt in beginsel op contractbasis uitbesteed aan derden. Diverse financieel-administratieve werkzaamheden zijn uitbesteed aan derden.

Met het oog op de ontwikkelingen in het speelveld (afvalbeheer, van afval naar grondstof, benodigde gedragsverandering, marktontwikkelingen, verschillende optimale schaalgroottes, het aantal en type (markt)partijen, verantwoordelijkheden en uitdagingen van gemeenten, et cetera) is behoefte aan een verkenning van de rol van de AVU als intergemeentelijke samenwerking in de toekomst, en de wijze waarop dit het best kan worden georganiseerd.

De volgende paragraaf schetst enkele relevante (markt)ontwikkelingen en uitdagingen voor gemeenten in de toekomst.

2.2 Ontwikkelingen afvalbeheer: een dynamisch speelveld

2.2.1 *Van Afval Naar Grondstof*

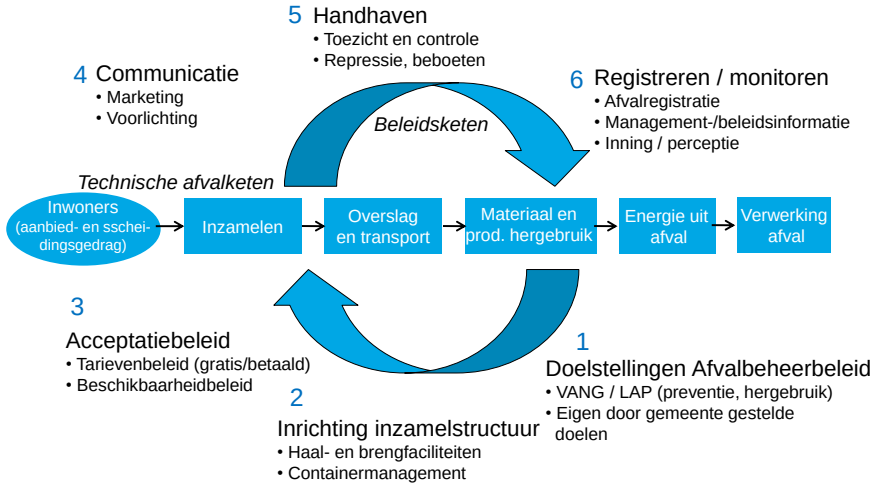
Gemeenten hebben een wettelijke zorgplicht voor de inzameling van huishoudelijk afval en de maatschappelijke opdracht om bij te dragen aan de doelstellingen, zoals gesteld in het VANG-programma, en de totstandkoming van een circulaire economie.

Hierdoor staan gemeenten voor de uitdaging om de prestaties op het gebied van huishoudelijk afvalbeheer fors te verbeteren. Meer afvalpreventie, minder restafval en betere scheiding en hergebruik van grondstoffen door het sluiten van grondstofketens. Daarbij is de ambitie voor afvalscheiding gesteld op 75% in 2020. In 2020 is er dan nog maximaal 100 kg en in 2025 nog slechts 30 kg restafval per inwoner per jaar. Gemiddeld wordt 250 kg restafval per inwoner per jaar ingezameld.

Dit betekent voor de meeste gemeenten dat een trendbreuk in het huishoudelijk afvalbeleid noodzakelijk is.

2.2.2 *Meer focus op gedragsverandering*

Afvalbeheer is meer dan inzamelen alleen. Adequaat gemeentelijk afvalbeheer omvat een optimale balans tussen diverse – en onderling samenhangende – beleidsinstrumenten (zie Figuur 1) waarmee kan worden gestuurd op het aanbied- en scheidingsgedrag van inwoners. De figuur maakt onderscheid in de technische afvalketen, en de (beleids)instrumenten 1 t/m 6 waarin de zogenaamde 'plan do check act' cyclus herkenbaar is.



Figuur 1: Samenhang afvalbeheerketen en afvalbeheerbeleid

Het stimuleren en verleiden tot gedragsverandering van inwoners is minstens zo belangrijk als het beschikken over een technische inzamelstructuur. Het bewerkstelligen en verankeren van gedragsverandering vergt een lange planhorizon met duidelijke doelen.

2.2.3 *Voor gemeenten blijft het bewerkstelligen van schaalgrootte van belang*

Afvalbeheerbeleid dient doeltreffend en doelmatig ontwikkeld en geïmplementeerd te worden. In het algemeen geldt voor individuele gemeenten dat het bewerkstelligen van voldoende schaalgrootte van belang is. Dit speelt op diverse werkvelden van het gemeentelijk afvalbeheer.

A. **Gemeentelijk afvalbeheerbeleid.** Het ontwikkelen en implementeren van afvalbeheerbeleid is een verantwoordelijkheid voor de gemeente. Met als doel[4]: minder restafval, meer grondstoffen. Door samen te werken kan de effectiviteit van het lokale beleid worden vergroot. Onderwerpen waarvoor onvoldoende kennis en capaciteit beschikbaar is om eigenstandig een effectieve aanpak te ontwikkelen zijn uitermate geschikt om samen met andere gemeenten op te pakken.

B. **Inzameling en dienstverlening aan inwoners.** De bedrijfsvoering zelf waarbij onderscheid kan worden gemaakt in de directe (vaak logistieke) uitvoeringsprocessen zoals afvalinzameling, overslag en transport en reiniging. Gemeenten kunnen kiezen voor een eigen uitvoeringsorganisatie, uitbesteding aan derden (marktpartijen) of deelnemen met andere gemeenten in een gezamenlijke (vaak verzelfstandigde) uitvoeringsorganisatie. Bij het maken van deze keuze is schaalgrootte een belangrijke factor.

C. **Afvalbe- en verwerking (het werkveld waarop AVU zich richt).** Voor een kostenefficiënte afval- en grondstoffenverwerking, bijvoorbeeld door het vermarkten van afval, is massa van belang.

De samenwerking in AVU spitst zich toe op werkveld C: het be- en verwerken van afvalstoffen. Waarbij afvalstoffen in de praktijk steeds vaker (herbruikbare) grondstoffen zijn.

2.2.4 *Ontwikkelingen afvalbe- en verwerking: van afval naar grondstof*

In het algemeen kan worden gesteld hoe groter een afvalstroom, hoe meer mogelijkheden ontstaan voor een kostenefficiënte verwerking of hergebruik door betere resultaten bij het onderhandelen en sluiten van inkoopcontracten.

Voor voldoende inkoopkracht en adequate regie is schaalgrootte van belang. Maar wat de optimale massa en schaal zijn, kan verschillen per afval- en grondstofstroom. In de praktijk zien we voor de diverse afval- en grondstofstromen verschillen, vooral als gevolg van de marktstructuur bij de afval- en grondstoffenverwerkers.

De 'markt' voor het be- en verwerken van afval- en grondstoffen is sterk in beweging. Samenwerking bij het aanbesteden en doen be- of verwerken van grondstoffen met andere - met AVU vergelijkbare - organisaties, biedt kansen met het oog op de specifieke marktomstandigheden (het aantal en de positie van afvalbe- en verwerkers, recyclingbedrijven, producenten) en zal in de komende jaren vaker voorkomen. Het gezamenlijk aanbesteden van het sorteren van PMD is een voorbeeld. Ook voor andere grondstofstromen kan het gewenst zijn om in groter verbanden op te trekken.

Intergemeentelijke samenwerking wordt in de komende periode ook belangrijker als gevolg van het differentiëren van (de huidige) mono-grondstofstromen (restafval, papier, gft) naar meer en verschillende grondstofkwaliteiten. Bijvoorbeeld het differentiëren van

[4] De landelijke VANG-ambities zijn daarbij veelal richtinggevend.

de huishoudelijk restafvalstroom in verschillende kwaliteiten, die elk een passende recycling en verwijderingsroute kunnen volgen. De gedifferentieerde (deel) stromen worden per saldo kleiner in omvang, waarbij samenwerking met anderen schaalgroottevoordelen kan opleveren. Bijvoorbeeld het restafval uit hoogbouwgebieden en andere omgevingen waar het scheiden aan de bron lastig is. Dit 'grondstofrijke' restafval volgt dan de route naar een nascheidingsinstallatie, het overige restafval gaat direct richting de afvalverbrandingsinstallatie.

3 POSITIONERING AVU IN DE TOEKOMST

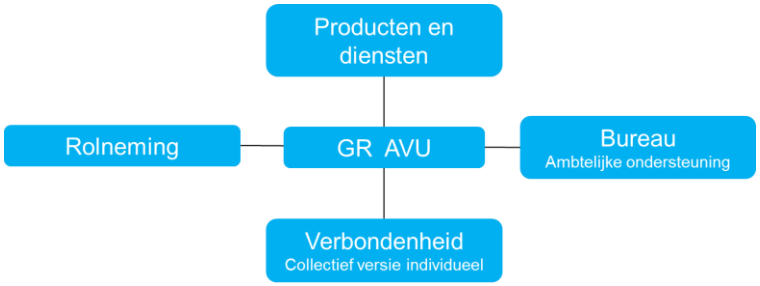
3.1 Samenwerking in AVU-verband heeft toegevoegde waarde

Samenwerking in AVU-verband voorziet in een wezenlijke behoefte. De intergemeentelijke samenwerking in de huidige constellatie van 26 gemeenten heeft een duidelijke meerwaarde.

De manier van samenwerking is echter wel aan veranderingen onderhevig. Onder meer als gevolg van (externe) ontwikkelingen:

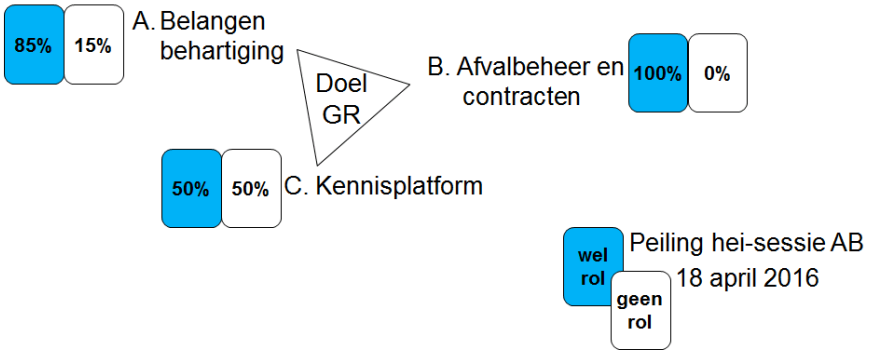
- Toenemende dynamiek (vernieuwingen) en complexiteit (meer en andere betrokken partijen) op het gebied van afval/grondstoffen en de rol van gemeenten en andere partijen zoals consumenten, producenten, recyclingbranche, afvalverwerkers.
- De uitdagingen voor gemeenten zijn groot: VANG, circulaire economie, et cetera. Er zijn forse ambities voor het reduceren van huishoudelijk restafval, betere scheiding en hergebruik van grondstoffen.
- Er is meer ruimte nodig voor innovatie en ontwikkeling van afval- cq. grondstofinzameling en verwerking. Innovatieve oplossingen moeten de ruimte krijgen. Zowel op het gebied van be- en verwerking van afval- en grondstoffen, als ook de wijze van inzameling (en de rol van andere partijen zoals producenten, winkeliers, bedrijven).
- Onderscheid in gebiedstypen (hoogbouw, laagbouw, buitengebied, centra) wordt steeds relevanter. Dit betreft gebiedstypen die - in meer of mindere mate - in de meeste gemeenten gevonden kunnen worden. Vanuit (huishoudelijk) afval- en grondstoffenoptiek wordt het klassieke onderscheid tussen grote en kleine gemeenten minder relevant.
- Bron- en nascheiding. Het scheiden van grondstoffen aan de bron krijgt de voorkeur. Scheiden aan de bron bevordert de bewustwording over de waarde van grondstoffen en leidt tot schone en goed herbruikbare grondstoffen. Met het oog op de ambitieuze VANG-doelstellingen, kan nascheiding een welkome en wellicht noodzakelijke aanvulling op bronscheiding zijn. Nascheiden van het restafval fungeert als (technische) achtervang om nog aanwezige grondstoffen uit het restafval te scheiden. Nascheiding richt zich op de grondstofstromen die desondanks toch in het restafval terecht zijn gekomen en grondstoffen die lastiger vooraf gescheiden kunnen worden.
- Naast milieu-hygiënische en kostenefficiënte verwerking, zijn andere maatschappelijke thema's ook van belang bij het be- en verwerken van grondstoffen. Zoals arbeidsparticipatie (social return), het sluiten van ketens en lokale verwerking.

De verkenning richt zich de volgende terreinen:



3.2 Rolneming AVU

De volgende figuur presenteert de uitkomsten van de peiling tijdens de hei-sessie op 18 april 2016.

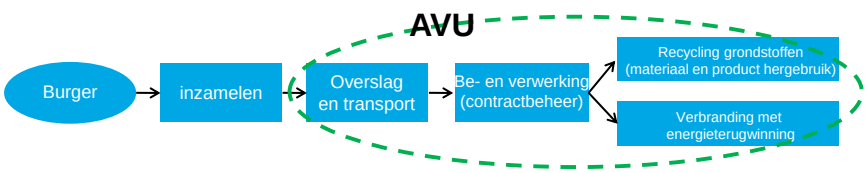


3.2.1 *A. Belangenbehartiging*

- AVU moet voor de gemeenten belangenbehartiger kunnen zijn, als dat noodzakelijk is. De kracht van AVU (als bureau) is juist dat zij klein en flexibel is.
- Gemeenten verwachten van AVU inzicht in de markt, de verkenning van nieuwe technieken en het geven van informatie over mogelijkheden om gezamenlijk op te trekken en lobby te vormen.
- Als belangenbehartiger heeft AVU tot taak om – ook bij de gemeenten aanwezige en beschikbare – kennis en capaciteiten te mobiliseren. AVU is zodoende het platform waarmee de gemeenten hun gezamenlijke belangen (richten andere partijen) kunnen behartigen.

3.2.2 *B. Afval- en grondstofcontracten*

Het zwaartepunt vormt de rol van AVU als contractbeheerder voor de be- en verwerking van het huishoudelijk afval.



Figuur 2: De technische afvalbeheerketen

Dit betreft:

- Verkenning en afstemmen van de behoefte van de gemeente(n) en de mogelijkheden en ontwikkelingen in de markt.
- Geen eigen investeringen of deelnemingen in be- of verwerkingsinstallatie(s). Uitsluitend een regierol.
- Strategisch-tactische regierol. De AVU maakt richting gemeenten inzichtelijk welke mogelijkheden er zijn voor (hoogwaardige) verwerking van afval- en grondstofstromen. Het bureau stemt de behoefte van de AVU-gemeenten (aan diensten, aan kennis, aan behartiging van hun belangen) en het aanbod op elkaar af, beheert dit op strategisch en tactisch niveau. De GR beslist vervolgens welke lijn gevolgd gaat worden.
  Voor het vervullen van deze regierol op strategisch-tactisch niveau opereert AVU (c.q. het AVU-bureau) in een netwerk en representeert de AVU-gemeenten daarin.
- Regierol: aanbesteden/contracteren operationeel. De operationele activiteiten worden in principe uitbesteed aan derden. De regie door het AVU-bureau spitst zich toe op het operationeel en administratief contractbeheer.

3.2.3 *C. Kennisplatform*

De rol kennisplatform betekent dat AVU (en het AVU-bureau) enerzijds beschikt over kennis en deskundigheid, maar vooral ook dat zij als netwerkorganisatie de benodigde en gewenste kennis organiseert en ontsluit. Waar nodig brengt AVU gemeenten met elkaar in contact over relevante onderwerpen.

Daarbij is het gewenst dat de bij gemeenten beschikbare kennis wordt gesignaleerd en benut, waarbij het ambtelijk platform een rol kan spelen. Dit kan door het meer planmatig organiseren van kennis- of themabijeenkomsten en het vroegtijdig agenderen van projecten waarvoor betrokkenheid en medewerking van (een selectie van) ambtelijke collega's gewenst is.

Op deze wijze kan tevens (meer) uitvoeringscapaciteit vanuit de gemeentelijke organisaties ingezet worden ten behoeve van de werkzaamheden door het AVU-bureau.

3.3 Verbondenheid: collectiviteit versus individualiteit

Het samenwerkingsvoordeel van AVU is vooral te herleiden tot schaalgrootte-aspecten. Een belangrijk voordeel van het huidige contractbeheer is de voorspelbaarheid en rust: AVU draagt zorg voor stabiele contracten met duidelijkheid over de prijs en hoeveelheid grondstoffen. Deze stabiliteit is een direct gevolg van de schaalgrootte.

De verbondenheid van de huidige gemeenten is ook in de toekomst gewenst. Wel is behoefte om meer flexibiliteit in het huidige model in te bouwen om innovatie mogelijk te maken. Daarbij moet AVU een strategie ontwikkelen (en aanhouden) ten aanzien van

aanbesteden op het juiste moment, met de juiste condities en voldoende ruimte voor innovatie.

In de verbondenheid van de gemeenten aan en met AVU wordt onderscheid gemaakt in een basispakket waaraan alle gemeenten deelnemen en a la carte (cafetaria) waaraan gemeenten desgewenst deelnemen.

3.4 Takenpakket AVU

Het takenpakket van de AVU maakt onderscheid in het basispakket (voor alle gemeenten, voor de betreffende grondstofstromen) en a la carte (activiteiten voor deelcollectieven die dit wensen, met betrekking tot andere grondstofstromen dan het basispakket).

Basispakket
Alle deelnemende gemeenten zijn gebonden aan het basispakket. Allen maken gebruik van dit basispakket. De kern is aanbesteden van de grote afval- en grondstofstromen: restafval, gft, glas, oud papier en karton (OPK), plastic, metalen en drankenkartons (PMD), onder te verdelen in de volgende activiteiten :

- De zorg voor overslag en transport van de deelstroom naar de verwerkers.
- Het administratief en financieel beheer van overslag-, transport-, verwerkings- en inzamelcontracten.
- Het sluiten van overslag-, transport-, verwerkings- en inzamelcontracten.
- Het verevenen van transport- en overslagkosten.
- Actief regisseren, coördineren, organiseren van herverwerking en (tussen)bewerking (het doen inzamelen, transporteren en verwerken van bijvoorbeeld glas en papier).
- Het (doen) uitvoeren van eigenstandige taken (zoals voorlichtingscampagnes, monitoring afvalstromen, onderzoeken innovatiemogelijkheden afvalbe- en verwerking en advisering van deelnemers)

Wel dienen de basiscontracten voldoende mogelijkheden te bieden om tegemoet te komen aan de verschillende wensen ten aanzien van de verwerking van de afval- dan wel grondstoffen. Te denken valt hierbij aan zowel bron- als nascheiding in één contract of scheiding van afvalstromen in apart te verwerken deelstromen, bijvoorbeeld GF- en T-afval.

A la carte / cafetaria
Voor de overige (huishoudelijke) afval- en grondstofstromen geldt een cafetariamodel (‘a la carte’-samenwerking). Indien (een aantal) gemeenten (zogenaamde deel-collectieven) behoefte hebben om afval- en grondstofstromen buiten het basispakket gezamenlijk aan te besteden, dan kan AVU als platform fungeren en het AVU-bureau ondersteuning bieden. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn voor grondstofstromen van milieustraten.

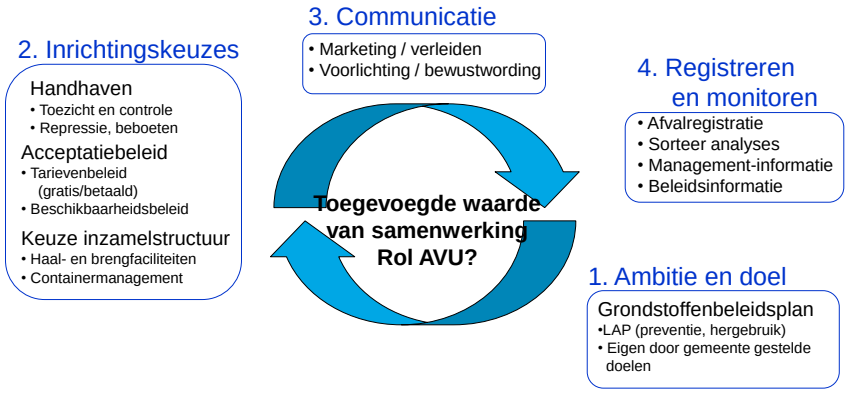
A la carte dienstverlening komt voor rekening en risico van de betreffende gemeenten. Kosten en vergoeding worden transparant geregistreerd en verrekend.

- Het sluiten van overslag-, transport-, verwerkings- en inzamelcontracten.
- Het administratief en financieel beheer van overslag-, transport-, verwerkings- en inzamelcontracten.
- Actief regisseren, coördineren, organiseren van herverwerking en (tussen)bewerking (het doen inzamelen, transporteren en verwerken)

Bij de uitvoering hiervan zijn strategische, tactische en operationele regie-taken aan de orde. Het bureau stemt de behoefte van de AVU-gemeenten (aan diensten, aan kennis, aan behartiging van hun belangen) en het aanbod op elkaar af, beheert dit op strategisch en tactisch niveau, en besteedt de operationele activiteiten uit aan derden. Het bureau opereert daartoe in een netwerk, en representeert de AVU-gemeenten daarin.

3.5 Overige taken: afvalbeheer is meer dan inzamelen alleen

In dit onderzoek is voorts verkend op welke andere terreinen dan afval- en grondstoffencontracten, belangenbehartiging en kennisplatform een rol van AVU gewenst en mogelijk is. Voor de overige mogelijke werkvelden is het volgende analysemodel gehanteerd:



Figuur 3: Instrumenten voor gemeentelijk afvalbeheerbeleid

1. **Ambitie en doel**

   Ambities en doelstellingen op het gebied van het (gemeentelijk) afvalbeheer zoals de reductie restafval en het (meer) scheiden van grondstoffen, vallen buiten het AVU samenwerkingsgebied.

   Ambitie en doelstellingen in AVU-verband richten zich expliciet en exclusief op het doelmatig en duurzaam be- en verwerken van afval- en grondstoffen. Het is gewenst dat hiervoor een praktisch toepasbaar kader beschikbaar is, dat gehanteerd kan worden bij het verkennen, voorbereiden en aanbesteden van afvalbe- en verwerking. Dit kader omvat de belangrijkste – door AVU gemeenten gewenste – ambities en (in-koop)voorwaarden zoals milieurendement en kostenefficiëntie, maar bijvoorbeeld ook andere maatschappelijke doelstellingen zoals op het gebied van social return of het

stimuleren van innovatie. Dit kader kan ter voorbereiding van (omvangrijke) aanbestedingen door de AVU-gemeenten nader worden aangescherpt of geactualiseerd.

2. **Inrichtingsvraagstukken gemeentelijk afvalbeheer**
   Met betrekking tot inrichtingsvraagstukken, waaronder bijvoorbeeld keuzes voor inzamelstructuren of de mogelijkheden en effecten van diftar, heeft AVU een vraagbaakfunctie. Bij zowel gemeenten als medewerkers van het AVU-bureau aanwezige kennis en ervaringen op deze gebieden kunnen worden benut bij vragen van individuele gemeenten. De AVU als vraagbaak, het bureau vervult daarnaast ook de rol van kennismakelaar.

3. **Communicatie**
   Communicatie, bijvoorbeeld in de vorm van regionale campagnes, is geen directe taak voor AVU. Communicatie omtrent gemeentelijk afvalbeheer vindt enerzijds steeds meer op lokaal of gemeentelijk niveau plaats of door samenwerkingen van gemeenten zoals in RMN- of ROVA-verband), en anderzijds op landelijk niveau (producenten, VNG, VANG). De communicatie richt zich op het op het overtuigen van en stimuleren van de inwoners tot vermindering van het restafval en betere scheiding van grondstoffen. De AVU biedt gemeenten de mogelijkheid voor het uitwisselen van kennis en ervaringen op het gebied van communicatie (vraagbaak).

4. **Registreren, monitoren en big data**
   Op het gebied van registratie, monitoren en rapportage draagt AVU al zorg voor een adequate en correcte administratie en verrekening.

   Het is gewenst dat AVU aanvullend daarop meer inzicht geeft in de wijze waarop de afval- en grondstoffen worden benut en hergebruikt. Deze informatie kan door de gemeenten (zelf) worden gebruikt bij rapporteren over de (gemeentelijke) afvalbeheerprestaties, ter informatie van de inwoners: wat gebeurt er met de door u gescheiden huishoudelijke afval- en grondstoffen?

   Voorts beschikt AVU over een grote hoeveelheid gegevens zoals afvalhoeveelheden, hoeveelheden hergebruikte grondstoffen, sorteeranalyses (de samenstelling van het restafval en daarin nog aanwezig grondstoffen), et cetera. Deze 'big data' bevatten een schat aan informatie[5] ter ondersteuning van het afvalbeheer(beleid) van de deelnemende gemeenten. Het is gewenst dat het AVU-bureau alert is op de mogelijkheden, en de gemeenten ondersteunt met inzicht en instrumenten[6] waarmee de effectiviteit en efficiëntie van het (gemeentelijk) afvalbeheer verder kan worden verbeterd.

[5] Verbanden, trends, et cetera.
[6] Bijvoorbeeld de recent door het AVU-bureau ontwikkelde 'tool' waarmee een gemeente de eigen doelstellingen voor (meer) scheiding van grondstoffen kan bepalen (maatwerk), rekening houdend met de samenstelling van het huishoudelijk restafval in die gemeente.

4 ORGANISATIE EN INRICHTING AVU-BUREAU

4.1 Beschrijving en beoordeling huidige organisatie

De ambtelijke ondersteuning van de gemeenschappelijke regeling AVU is belegd bij het AVU-bureau. Het bureau functioneert als regie-organisatie en is bescheiden in omvang. Het formatieplan telt 5 fte, waarvan de financiële ruimte voor 1 fte wordt benut voor inhuur ten behoeve van de financiële administratie en 1 fte vacant is. Ingevuld zijn:

- Directeur-secretaris
- Senior beleidsadviseur
- Secretariaat 0,8 fte

De uitvoering van de afvalbe- en verwerking wordt in beginsel op contractbasis uitbesteed aan derden. veel – met name administratieve - bedrijfsfuncties zijn inmiddels geautomatiseerd. Mede vanwege de beperkte omvang van de organisatie, die daardoor kwetsbaar is – is een aantal niet-strategische bedrijfsfuncties uitbesteed aan diverse marktpartijen en overheidsorganisaties.

Enkele bedrijfsfuncties en faciliteiten zijn ingebed bij het Reinigingsbedrijf Midden Nederland. Naast de huur van kantoorruimte wordt door AVU gebruik gemaakt van het computernetwerk en de telefooncentrale van RMN.

***Toelichting**: Niet-strategische bedrijfsfuncties zoals financiële administratie, personeels- en salarisadministratie, zijn van belang voor het effectief en efficiënt functioneren van het AVU-bureau en AVU als samenwerkingsverband in het geheel, maar de uitvoering ervan en de (specifieke) uitvoerders, hebben geen exclusieve rol bij het strategisch functioneren van AVU. Strategische bedrijfsfuncties daarentegen zijn bepalend voor de positionering en het strategisch en tactisch functioneren van AVU, en vormen veelal een scharnierfunctie tussen de (politiek, bestuurlijke, functionele) belangen en wensen van de deelnemende gemeenten en het functioneren van de (samenwerkings)orga-nisatie. Strategische bedrijfsfuncties van AVU zijn onder meer (de directeur-secretarisfunctie, belangenbehartiging, strategische en tactische regierol omtrent afvalbe- en verwerking).*

Mede op basis van onderstaande ervaringen van betrokkenen (bestuurders, gemeente ambtenaren, medewerkers AVU-bureau) is de huidige inrichting en het functioneren van de bureaufunctie geanalyseerd en beoordeeld:

- De huidige bureaufunctie is weliswaar klein in omvang, maar krijgt veel voor elkaar. Wel bestaat het beeld dat de AVU in het verleden meer slagkracht had, ook waar het gaat om het ontwikkelen van instrumenten en kennis.
- De huidige bescheiden omvang van het bureau is kostentechnisch prettig maar mag uiteindelijk niet ten koste gaan van de kwaliteit in het functioneren en preste-

ren.

- Op termijn vormt de bescheiden omvang een risico voor de borging van kennis voor (nieuwe) ontwikkelopgaven en de continuïteit van beheeropgaven.
- De huidige kwetsbaarheid van de organisatie, - mogelijk verlies van kennis en expertise - moet opgelost worden. Ook met het oog op de regelmatige wisselingen in de samenstelling van het AB en DB.
- De wisselingen en veranderingen aan de zijde van de (externe) leveranciers voor financiële- en administratieve diensten - in de afgelopen periode - worden als verstorend en ongewenst ervaren. Met name door de medewerkers van het AVU-bureau zelf. Dit kan worden voorkomen door meer duurzame en op continuïteit gerichte relaties met aanbiedende partij(en) aan te gaan).

4.2 Wat benodigd is: competenties, kennis en vaardigheden

Uitgaande van de rolneming van AVU (paragraaf 3.2: belangenbehartiging, afval- en grondstofcontracten, kennisplatform), het takenpakket (paragraaf 3.4: basistaken en a la carte) en de overige taken (paragraaf 3.5: formuleren ambities, vraagbaak voor gemeenten, communicatie, registratie en monitoring (inclusief benutten van 'big data') dient het AVU-bureau te beschikken over de volgende competenties, kennis en vaardigheden:

- **Mobiliseren en organiseren van het gemeentelijk netwerk en belangenbehartiging**. Dit betreft onder meer de rol van AVU bij het signaleren, duiden en verder concretiseren van de wensen en behoeften van de deelnemende gemeenten. Deze functie is van belang met het oog op de belangenbehartigende rol en het initiëren en realiseren van de gewenste be- en verwerkingscontracten voor afval en grondstoffen. Zoals gezegd dient het bureau te functioneren als regie-organisatie op strategisch, tactisch en operationeel niveau, en opereert daartoe in een netwerk en representeert de AVU-gemeenten daarin.
- **Kennisontwikkeling en het ontsluiten van deze kennis** omtrent afval- en grondstoffen be-/verwerking. AVU moet een proactieve rol spelen bij het vertalen van (regionale, landelijke en internationale) kennis en mogelijkheden van afval- en grondstofverwerking naar mogelijkheden voor de AVU-gemeenten. Zowel kennis in de (externe) omgeving, als ook aanwezig binnen AVU-gemeenten.
- **Innovatief aanbesteden: kennis en ervaring met (het organiseren, regisseren) van innovatieve aanbestedingsprocessen**.
  Dit betreft zowel technisch innovatie afvalbe- en verwerking (optimaliseren van het milieu- of financieel rendement) als ook meer moderne vormen van aanbesteden en contractvorming. Bijvoorbeeld Best Value Procurement (BVP), Tenderboard (een participatieve manier om deskundigen mee te laten denken, te laten adviseren of zelfs mee te beslissen), prestatiecontracten (de aanbiedende partij waarborgt het leveren van de gevraagde prestaties, en krijgt daarvoor voldoende vrijheidsgraden

voor technische/technologische ontwikkeling).

Voor AVU zijn in dit verband het Europees kennisproject (PPI4Waste: Promotion of Public Procurement of Innovation for Resource Efficiency and Waste Treatment) en de daaraan verbonden initiatieven in Nederland[7] van belang. Partners uit diverse lidstaten nemen hieraan deel en werken aan innovatieve oplossingen voor duurzaam afval- en grondstoffenbeheer door de toepassing van innovatieve overheidsopdrachten. De partners willen dit bereiken door een (inter)nationaal inkopersnetwerk van gemeenten en samenwerkingsverbanden van gemeenten te creeren. Dit netwerk moet de interactie tussen vraag (van gemeenten) en aanbod (de markt) bevorderen.

- **Contractbeheer in grotere/complexere (samenwerkings)verbanden**. Zowel in de verkennende en initiërende fase, (contract) inrichtingsfase en (operationeel, financieel, administratieve) beheerfase.
- **Flexibiliteit ten aanzien van beschikbare capaciteit in verband met de fluctuaties in de 'workload'.** Het voorbereiden en regisseren van aanbestedingsprocessen (al dan niet in samenwerking met andere organisatie) vergt vaak tijdelijk een grotere capaciteit van het AVU-bureau dan welk is benodigd voor de operationele taken en het financieel en administratief contractbeheer. Door een meer planmatige aanpak en het vroegtijdig agenderen van projecten waarvoor betrokkenheid en medewerking van (een selectie van) gemeentelijke functionarissen (in de vorm van een werkgroep) gewenst is, wordt meer ondersteuning door de gemeentelijke organisaties gegenereerd en wordt de betrokkenheid vergroot. Dit draagt bij aan de samenwerking en de solidariteit binnen de gemeenschappelijke regeling.
- **Continuïteit** (voorkomen van kwetsbaarheid). De gewenste flexibiliteit mag niet ten koste gaan van de continuïteit van de strategische functies van het AVU-bureau.
  Het is gewenst dat de functie van directeur-secretaris in voorkomende gevallen vlot en met behoud van kennis van zaken (technisch, actualiteit, politiek-bestuurlijk context) kan worden opgevangen. Het waarborgen van deze continuïteit hangt samen met het voorkomen van de kwetsbaarheid van al te solitair gepositioneerde directeur-secretaris. Het is gewenst om deze strategische functionaris te verbinden met een (vaste) functionaris op vergelijkbaar (evenknie) dan wel aanpalend (kennis) niveau. Dit kan zowel binnen de personele formatie van het AVU-bureau als ook door verbinding (of inbedding) met een andere organisatie. Bij verbinding of inbedding dient (het beeld van) belangenverstrengeling te worden voorkomen.

[7] Mede geïnitieerd door het ministerie van I&M en Rijkswaterstaat.

4.3 Mogelijke ontwikkelrichting AVU-bureau

De huidige organisatie van de bureaufunctie is door de bescheiden omvang c.q. personele bezetting kwetsbaar. Met het oog op de positionering van AVU en de rol van het AVU-bureau zijn de benodigde capaciteit en competenties een punt van aandacht. Hiervoor zijn drie ontwikkelrichtingen verkend en nader toegelicht:

1. Inrichten van een eigenstandig AVU-bureau door het op niveau (terug)brengen van de oorspronkelijke personele capaciteit van het AVU-bureau en inrichten van een eigenstandige administratieve systemen.
2. Het AVU-bureau inbedden in een andere (grotere) overheidsorganisatie.
3. Een combinatie van beide opties. De niet-strategische bedrijfsfuncties inbedden in een (grotere) overheidsorganisatie, en een eigen (personele) formatie ten behoeve van de strategische bedrijfsfuncties.

4.3.1 *Optie 1. Inrichten van een eigenstandig AVU-bureau*

Nadere uitwerking

In deze optie wordt de personele formatie (5 fte) ten behoeve van een eigenstandige bureau-organisatie weer volledig ingevuld. Hiervoor biedt het AVU-beleidsplan[8] de basis voor de inrichting en bemensing.

De AVU-uitvoeringsorganisatie dient over de volgende vaste formatie te beschikken ten behoeve van de reguliere taken. Dit zijn de functienamen en -omschrijvingen van Leeuwendaal Advies bij het AVU-beleidsplan:

- Directeur AVU
- Senior adviseur
- Projectmanager
- Financieel-economisch medewerker
- Administratief en secretarieel medewerker

Het volgende overzicht vat de functiebeschrijvingen kort samen[9].

Functie	Taken (kort)
• Directeur AVU	• Leiding geven aan de dagelijkse activiteiten van de uitvoeringsorganisatie AVU • Bijdragen aan de strategische beleidsontwikkeling wat betreft de rol van AVU inzake afval- en grondstoffen be- en verwerking. • Het adviseren en ondersteunen van het bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

[8] AVU-beleidsplan, eindversie, april 1995.
[9] Zie AVU-beleidsplan, bijlage 1. functiebeschrijvingen door Leeuwendaal Advies.

Functie	Taken (kort)
• Senior adviseur (adviseur beleidsontwikkeling en bestuursondersteuning).	• Het in samenspraak met de directeur van AVU bijdragen aan de strategische beleidsontwikkeling wat betreft de rol van AVU inzake afval- en grondstoffen be- en verwerking. • Het ondersteunen van het bestuur. • Het leveren van een bijdrage aan het interne beheer van de uitvoeringsorganisatie.
• Projectmanager	• Het initiëren en voorbereiden van projecten van uiteenlopende aard. • Het zorgdragen voor de feitelijke uitvoering van projecten.
• Financieel-economisch medewerker	• Het verrichten van werkzaamheden in het kader van de begroting. • Het verrichten van werkzaamheden in het kader van het financieel beheer.
• Administratief en secretarieel medewerker	• Het afhandelen van correspondentie en in- en uitgaande post. • Het afhandelen van telefoonverkeer. • Het verrichten van werkzaamheden ten behoeve van vergaderingen. • Het verrichten van diverse secretariële en administratieve werkzaamheden (waaronder archief beheer).

Met de vaste formatie (bezetting circa 5 fte) worden zowel de strategische bedrijfsfuncties (bestuursondersteuning, strategische beleidsontwikkelingen, strategisch-tactische regierol) als ook de niet-strategische bedrijfsfuncties (financiële administratie, archieffunctie, personeels- en salarisadministratie, operationele- en projectuitvoering) uitgevoerd.

Ten behoeve van de administratieve organisatie (financiële en administratieve (archief) functies) dienen de benodigde (geautomatiseerde) systemen ingericht en beheerd te worden.

Bij de uitvoering van projecten (bijvoorbeeld het voorbereiden en uitvoeren van aanbestedingen) worden ook kennis en capaciteit uit de ambtelijke organisaties van deelnemende gemeenten ingezet. Zier hiervoor ook paragraaf 3.2.3 met betrekking tot de wens om AVU als kennis en samenwerkingsplatform in te richten.

Analyse en beoordeling

Bij de analyse en beoordeling wordt onderscheid gemaakt in de wel en niet strategische bedrijfsfuncties.

Ten aanzien van de niet-strategische processen zal naast het aantrekken van de benodigde personele capaciteit ook geïnvesteerd moeten worden in de benodigde (geautomatiseerde) systemen. Voor het inrichten en bemensen van een effectieve en efficiënte eigenstandige administratieve organisatie (en daarbij horende – geautomatiseerde – systemen) is de schaal van het AVU-bureau niet optimaal c.q. klein. De kleine personeelsformatie is

bovendien kwetsbaar met het oog op de gewenste bedrijfszekerheid en continuïteit.

De eigen ervaring van het AVU-bureau leert ook dat het uitbesteden van veel van deze taken efficiënter is en meer waarborgen voor continuïteit biedt, ondanks wisselingen en veranderingen aan de zijde van de (externe) dienstverlener(s).

De strategische bedrijfsfuncties worden bij deze optie geheel met inzet van een eigen vaste formatie vervuld. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van het bestuur van de gemeenschappelijke regeling voor een directe arbeidsrelatie met de directeur van AVU en andere functionarissen die strategische functies vervullen.

De hiervoor aan te stellen functionaris(sen) dient/dienen onder meer te beschikken over sector- en materiedeskundigheid en ervaring met politiek-bestuurlijke (besluitvormings)processen.

Een voorwaarde bij het vervullen van deze strategische bedrijfsfuncties betreft het waarborgen van de continuïteit op de langere termijn. In de formatie is hiermee rekening gehouden doordat de functies directeur en senior-adviseur[10] onderling verbonden zijn en overlappen qua werkprocessen en netwerkrelaties. Dit betekent dat naast de reeds vervulde functie directeur AVU ook de aanwezige vacatureruimte wordt ingevuld[11].

Criterium	Beoordeling
• Draagt bij aan een (kosten)efficiënte uitvoering	O
• Waarborg van de continuïteit van niet-strategische bedrijfsfuncties	OO
• Waarborgen continuïteit van strategische bedrijfsfuncties	OO
• Exclusieve relatie (algemeen) bestuur en directeur van AVU	OOO

Toelichting scores: O = matig tot slecht; OO = voldoende; OOO = uitstekend

4.3.2 *Optie 2. Het AVU-bureau inbedden in een andere (grotere) overheidsorganisatie*

Nadere uitwerking

Bij deze optie worden alle (strategische en niet-strategische) bedrijfsfuncties van het AVU-bureau ondergebracht bij een andere (grotere) overheidsorganisatie. Hiervoor komen de RMN, ACV en Rova in aanmerking. Een nadere toelichting op de uitgangspunten en voorwaarden, en een toelichting op deze drie organisaties vindt u in paragraaf 4.4.

De (niet strategische) bedrijfsfuncties worden ondergebracht bij en uitgevoerd door de betreffende organisatie. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande financieel- en administratieve organisatie en (geautomatiseerde) systemen. De betreffende organisatie

[10] In de functiebeschrijving door Leeuwendaal Advies (Beleidsplan AVU) draagt deze functie de naam "Adviseur beleidsontwikkeling en bestuursondersteuning".

[11] De functieomschrijving van Leeuwendaal Advies uit 1995 vermeldt de functies: senior adviseur en project manager. In de loop van de tijd heeft tussen deze functies een uitwisseling van taken plaatsgehad.

fungeert als een 'shared service center'. Uiteraard dient sprake te zijn van een adequate scheiding van de administratieve processen.

Ook de strategische bedrijfsfuncties (directeursrol, belangenbehartiging, strategische en tactische regierol omtrent afvalbe- en verwerking) worden ingebed in de betreffende organisatie.

Hiervoor wordt de benodigde personele capaciteit aan de personele formatie toegevoegd. Dit kan ook betekenen dat (een deel van) de strategische bedrijfsfuncties worden onderbracht bij reeds aanwezige functionarissen.

De exacte inrichting van de samenwerkingsrelatie dient in overleg met de betreffende overheidsorganisatie nader te worden vormgegeven. De afspraken over de te leveren diensten kunnen bijvoorbeeld worden vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst tussen de gemeenschappelijke regeling en de betreffende overheidsorganisatie. In deze dienstverleningsovereenkomst worden afspraken vastgelegd over de te leveren prestaties, de voorwaarden en de te ontvangen vergoeding.

Analyse en beoordeling
Het onderbrengen van niet-strategische bedrijfsfuncties bij een andere organisatie is goed uitvoerbaar. Een aantal niet-strategische bedrijfsfuncties is in de huidige situatie door AVU al uitbesteed aan diverse aanbieders. Het betreft de financiële administratie, de archieffunctie, welke taken door marktpartijen worden uitgevoerd en de personeels- en salarisadministratie, die door de gemeente Utrecht wordt gedaan. Met name een aantal wisselingen en veranderingen aan de zijde van de (externe) financiële dienstverlening wordt als verstorend en ongewenst ervaren en maakt de bureaufunctie van de AVU-organisatie kwetsbaar. Om deze kwetsbaarheid te verminderen kunnen zowel de reeds uitbestede als ook andere niet strategische bedrijfsfuncties, zoals het secretariaat worden ingebed bij één andere overheidsorganisatie.

Ook de strategische bedrijfsfuncties (directeursrol, belangenbehartiging, strategische en tactische regierol omtrent afvalbe- en verwerking) worden bij deze optie ingebed in de betreffende overheidsorganisatie. De directeursfunctie wordt – gelet op de taakomvang – als full time functie ingericht. Inbedding van de strategische bedrijfsfuncties in een andere organisatie verbetert de continuïteit en biedt waarborgen voor de benodigde kennis en deskundigheid.

Door inbedding kan tevens de vervanging van de directeur-secretarisfunctie worden georganiseerd. De directeur van AVU kan daartoe een (vaste) afstemming-, overleg en samenwerkingsrelatie aangaan met de directeur of een manager (op vergelijkbaar of aanpalend kennis niveau) van de organisatie. Zoals gezegd moet bij een dergelijke verbinding of inbedding (het beeld van) belangenverstrengeling worden voorkomen.

Echter er is geen sprake van een exclusieve (1 op 1) relatie tussen het AVU bestuur en de strategische bedrijfsfuncties zoals belegd bij de functie van directeur en senior adviseur.

De persoon die de directeursfunctie vervult is rechtspositioneel ingebed in de (grotere) overheidsorganisatie.

Criterium	Beoordeling
• Draagt bij aan een (kosten)efficiënte uitvoering	OOO
• Waarborg van de continuïteit van niet-strategische bedrijfsfuncties	OOO
• Waarborgen continuïteit van strategische bedrijfsfuncties	OOO
• Exclusieve relatie (algemeen) bestuur en directeur van AVU	O

Toelichting scores: O = matig tot slecht; OO = voldoende; OOO = uitstekend

4.3.3 *Optie 3. Een combinatie van beide opties*

Nadere uitwerking

In deze optie worden niet-strategische bedrijfsfuncties zoals financiële administratie, archieffunctie, personeels- en salarisadministratie, et cetera, exclusief ondergebracht (ingebed) bij een (grotere) overheidsorganisatie. Dit betreft de al aan diverse marktpartijen of overheidsorganisaties uitbestede taken als ook andere niet strategische bedrijfsfuncties waaronder de financiële administratie, de archieffunctie en de personeels- en salarisadministratie. Door het exclusief onderbrengen bij één overheidsorganisatie kunnen de kwaliteit en continuïteit van deze bedrijfsfuncties beter worden geborgd.

De strategische bedrijfsfuncties van het AVU-bureau worden met eigen (personele) capaciteit georganiseerd. Daarvoor wordt – met het oog op de gewenste continuïteit, kennis- en netwerkfunctie – de huidige vacature ruimte geheel of gedeeltelijk ingevuld. Herijking van de functieprofielen (operationeel manager, projectmanager en senior-beleidsadviseur) door deze meer af te stemmen op de competenties, kennis en vaardigheden zoals beschreven in paragraaf 4.2. kan gewenst zijn.

De vaste formatie van AVU telt zodoende maximaal 2 fte. Globale functieomschrijving:

Functie	Taken (kort)
• Directeur AVU	• Leiding geven aan de dagelijkse activiteiten van de uitvoeringsorganisatie AVU. • Bijdragen aan de strategische beleidsontwikkeling wat betreft de rol van AVU inzake afval- en grondstoffen be- en verwerking. • Het adviseren en ondersteunen van het bestuur van de gemeenschappelijke regeling. • Het initiëren en voorbereiden van projecten van uiteenlopende aard. • Het zorgdragen voor de feitelijke uitvoering van projecten.

Functie	Taken (kort)
• Senior adviseur (adviseur beleidsontwikkeling en bestuursondersteuning).	• Het in samenspraak met de directeur van AVU bijdragen aan de strategische beleidsontwikkeling wat betreft de rol van AVU inzake afval- en grondstoffen be- en verwerking. • Het ondersteunen van het bestuur. • Het voorbereiden van projecten van uiteenlopende aard. • Het zorgdragen voor de feitelijke uitvoering van projecten. • Het vervullen van de functie van opdrachtgever voor de overheidsorganisatie waaraan de uitvoering van de niet-strategische bedrijfsfuncties is overgedragen.

Analyse en beoordeling

Zoals bij de uitwerking van optie 2 vermeld is het onderbrengen van niet-strategische bedrijfsfuncties bij een andere organisatie is goed uitvoerbaar.

Met betrekking tot de strategische bedrijfsfuncties is sprake van exclusieve (1 op 1) relatie tussen het AVU bestuur en directeur en senior adviseur.

Eventueel kunnen directeur en/of senior adviseur van AVU informele afstemmings- en overlegmomenten aangaan met de directeur of manager (op vergelijkbaar of aanpalend kennis niveau) van de overheidsorganisatie waaraan de niet-strategische bedrijfsfuncties zijn opgedragen. Op deze wijze blijven beiden op de hoogte van elkaars reilen en zeilen en worden kennis en ervaringen met elkaar gedeeld (klankborden). Ook wordt op deze wijze een basis gelegd voor eventuele vervanging (wederzijds) bij niet geplande (tijdelijke) uitval.

Criterium	Beoordeling
• Draagt bij aan een (kosten)efficiënte uitvoering	OOO
• Waarborg van de continuïteit van niet-strategische bedrijfsfuncties	OOO
• Waarborgen continuïteit van strategische bedrijfsfuncties	OOO
• Exclusieve relatie (algemeen) bestuur en directeur van AVU	OOO

Toelichting scores: O = matig tot slecht; OO = voldoende; OOO = uitstekend

4.4 Samenvattende beoordeling en organisaties voor inbedding

Het volgende overzicht vat de beoordeling van de drie opties samen. De derde optie voldoet over het geheel het best aan de criteria en de eerste optie het minst.

Criterium	**Optie 1** Inrichten eigenstandig AVU-bureau	**Optie 2** AVU-bureau inbedden in overheidsorganisatie	**Optie 3** Combinatie van beide opties
• Draagt bij aan een (kosten)efficiënte uitvoering	O	OOO	OOO
• Waarborg van de continuïteit van niet-strategische bedrijfsfuncties	OO	OOO	OOO
• Waarborgen continuïteit van strategische bedrijfsfuncties	OO	OOO	OOO
• Exclusieve relatie (algemeen) bestuur en directeur van AVU	OOO	O	OOO

Toelichting scores: O = matig tot slecht; OO = voldoende; OOO = uitstekend

Bij opties 2 en 3 zal een nog een keuze gemaakt moeten worden bij welke (grotere) overheidsorganisatie de betreffende bedrijfsfuncties worden ondergebracht. Voor deze overheidsorganisatie zijn – onder meer tijdens de heisessie op 18 april 2016 – de volgende uitgangspunten en voorwaarden gesteld:

- Passend qua profiel en positionering: binnen een overheidsomgeving en politiek-bestuurlijke context. Bijvoorbeeld een overheidsorganisatie werkzaam in het werkveld (huishoudelijk) afval- en grondstofbeheer. Gericht op het optimaleren van maatschappelijke belangen. Geen commercieel belang.
- Jegens en met gemeenschappelijke regeling AVU een onderling versterkend vermogen en gedeeld belang (‘motivatie om er samen de schouders onder te zetten’).
- Onafhankelijkheid van de (grotere) overheidsorganisatie: geen belangentegenstelling of –verstrengeling en een waarborg voor de onafhankelijkheid van name de strategische bedrijfsfuncties.
- De betreffende overheidsorganisatie heeft geen eigen afvalverwerkingsactiviteiten (of belangen). Dit zou kunnen conflicteren bij het uitvoeren van (openbare) aanbestedingen voor de verwerking van afval- en grondstoffen in AVU-verband.
- Voldoende prioriteit voor de taken (belangenbehartiging, aanbestedingen, contractbeheer) ten behoeve van de AVU-gemeenten.
  Dit betreft de invulling van de wens van het bestuur tot een exclusieve (arbeids)relatie met de persoon van algemeen directeur, met het oog op de politiek-bestuurlijk gevoelige strategische bedrijfsfuncties.

- Behoud van de herkenbaarheid van AVU als vertegenwoordiging (representant) van de deelnemende gemeenten.

De overheidsorganisaties ACV, RMN en Rova zijn in het AVU-gebied werkzaam en voldoen (in meer of minder mate) aan de boven omschreven voorwaarden.

Elk van deze organisaties draagt zorg voor de inzameling van het huishoudelijk afval in één of meer AVU-gemeenten. Met alle drie organisaties heeft AVU goede contacten en divers samenwerkingsrelaties:

- ACV: AVU is samen met ACV aandeelhouder van BV Afvaloverslag. Deze BV beheert het overslagstation te Ede. Huishoudelijk afval van diverse AVU-gemeenten wordt hier overgeslagen en getransporteerde naar verwerkers.
- RMN: AVU is gehuisvest in het kantoor van RMN en kan zodoende gebruik maken van de aanwezige faciliteiten (receptie, vergaderruimte, kantoor inventaris, bedrijfsrestaurant, et cetera). AVU kan ook gebruik maken van de automatisering van RMN. Voorts wordt de secretaresse van AVU voor een deel van de tijd uitgeleend aan RMN.
- Rova: AVU is mede aandeelhouder van Rova, en participeert met Rova in het contract consortium voor het sorteren en recyclen van plastic verpakkingen en drankenkartons. Rova beheert en exploiteert een overslagstation te Amersfoort, waar huishoudelijk afval en glas van diverse AVU-gemeenten worden overgeslagen.

De volgende matrix schetst enkele karakteristieken van deze drie organisaties.

	ACV	RMN	Rova
Juridische structuur	Overheidsvennootschap	Gemeenschappelijke regeling	Overheidsvennootschap
Deelnemende gemeenten	Ede, Renkum, Veenendaal **(AVU-gemeente)** en Wageningen.	Baarn, Bunnik, IJsselstein, Nieuwegein, Soest en Zeist. **Allen AVU-gemeenten.**	Aalten, Amersfoort **(AVU-gemeente)**, Bunschoten **(AVU)**, Dalfsen, Dinkelland, Hardenberg, Hattem, Heerde, Kampen, Meppel, Olst-Wijhe, Ommen, Oost Gelre, Raalte, Staphorst, Steenwijkerland, Tubbergen, Twenterand, Urk, Westerveld, Winterswijk, Woudenberg **(AVU),** Zwartewaterland, Zwolle.
Werkveld	Inzameling huishoudelijk afval, straat- en rioolreiniging en andere beheer- en onderhoudstaken.	Inzameling van huishoudelijk afval, reiniging, beheer en onderhoud van de openbare ruimte.	Inzameling van huishoudelijk afval, reiniging, beheer en onderhoud van de openbare ruimte.
Afvalverwerking	Geen eigen afvalverwerkingsinstallatie(s). Wel een eigen overslagstation (gezamenlijk met AVU).	RMN exploiteert geen eigen afvalverwerkingsinstallatie(s).	Rova exploiteert een eigen gft-vergistingsinstallatie. Beschikt tevens over eigen afvaloverslagstation(s).
Medewerkers	200 medewerkers	130 medewerkers	385 medewerkers
Locatie (hoofd)kantoor	Ede	Soest	Zwolle

De nadere keuze welke organisatie de niet-strategische bedrijfsfuncties (financiële administratie, archieffunctie, personeels- en salarisadministratie, et cetera) voor AVU gaat vervullen, dient uiteraard in samenspraak met de genoemde organisaties te geschieden. Daarbij is de intentie van de betreffende overheidsorganisatie, om deze diensten te willen leveren, randvoorwaardelijk.

Indien deze intentie er is, en indien het bestuur (AB) heeft besloten om het AVU-bureau geheel of gedeeltelijk in te bedden binnen een andere overheidsorganisatie, dienen in de daaropvolgende verkennende gesprekken en uitwerking de volgende onderwerpen aan de orde te komen (niet uitputtend):

- De praktische mogelijkheden en eventueel noodzakelijke maatregelen om de gevraagde diensten aan AVU te kunnen bieden.
- De geografische consequenties. Ook indien het AVU-bureau fysiek ingebed wordt in de overheidsorganisatie. Vergelijkbaar met de huidige huisvesting van AVU in het kantoor van RMN.
- De condities waaronder de gevraagde diensten worden geleverd. Tevens de wijze waarop de vergoeding voor geleverde diensten wordt bepaald.
- De wijze waarop de dienstverlening (ook juridisch) kan worden verankerd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de wens om de gevraagde diensten zonder verplichte aanbesteding af te nemen. Bijvoorbeeld door middel van inbesteding of het sluiten van een wederkerige samenwerkingsovereenkomst.

Samenvattend omvat het vervolgproces omtrent de inrichting en organisatie van het AVU bureau:

- Het bestuur (AB) besluit op basis van de voors en tegens over de drie opties: 1. inrichten van een eigenstandig AVU-bureau; dan wel 2. het AVU-bureau inbedden in een andere overheidsorganisatie; dan wel 3. een combinatie van beide: eigenstandige functies (en functionarissen) voor strategische bedrijfsprocessen en inbedding in andere overheidsorganisatie van de niet-strategische bedrijfsprocessen.
- Indien optie 1. dan volgt een nadere uitwerking ter voorbereiding van de inrichting van een eigenstandig AVU-bureau.
- Indien optie 2 of 3, dan volgen nadere gesprekken met de genoemde overheidsorganisaties met het doel een definitieve keuze voor de overheidsorganisatie waarin het AVU-bureau geheel of gedeeltelijk wordt ingebed. Na deze keuze kan de implementatie worden voorbereid en geëffectueerd.

-0-0-0-

Bijlagen

BIJLAGE 1. DOCUMENTEN

- Programma en productbegroting AVU 2016.
- Gemeenschappelijke Regeling Afvalverwijdering Utrecht (versie 13 april 1995).
- Verordening op de uitgangspunten voor het financieel beleid, alsmede voor het financieel beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie van de GR AVU. Nr. 05/64.
- Verordening voor de controle en het financieel beheer en op de inrichting van de financiële organisatie van de GR AVU, nr 05/64. en de daaraan verbonden Uitvoeringsregeling voor het beheer van de dienst.
- AVU Introductiedocument "Een kennismaking met Afvalverwijdering Utrecht" d.d. 5 juli 2010.
- AVU Beleidsplan eindversie, 14 april 1995.
- Nota van bevindingen Rekenkameronderzoek Gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht; uitgevoerd door KplusV in opdracht van de Rekenkamercommissies Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vianen, Lopik, Montfoort, Oudewater, 12 maart 2009.
- Verbeterprogramma functioneren gemeenschappelijke regeling AVU, nr 13/72 van DB aan AB, 13 november 2013.
- Evaluatie campagne Doe meer met Afval: mening betrokken gemeenten. 10 maart 2014.

BIJLAGE 2. GESPREKSPARTNERS

Gemeente Bunschoten	Dhr. M. Nagel (Menno), wethouder en DB-lid
	Dhr. R. Gmelig Meyling (René), beleidsambtenaar
Gemeente De Ronde Venen	Dhr. A. Goldhoorn (Anco), wethouder en DB-lid
	Mevr. J. Jonker (Josette), beleidsambtenaar
Gemeente Leusden	Dhr. J. Overweg (Jan), wethouder en DB-lid
	Dhr. P. Spiertz (Paul), beleidsambtenaar
Gemeente Lopik	Dhr. G. Spelt (Gerrit), wethouder en DB-lid
	Dhr. A. van Breukelen (Ad), beleidsambtenaar
Gemeente Utrecht	Dhr. K. Geldof (Kees), wethouder en DB-lid
	Dhr. G. Schoonvelde (Gerhard), beleidsambtenaar
Gemeente Wijk bij Duurstede	Dhr. H. Marchal (Hans), wethouder en DB-lid
	Dhr. A. Tomson (Anton), beleidsambtenaar
Gemeente Zeist	Dhr. R. Luca (Roy), wethouder en DB-lid
AVU bureau	Dhr. F. van Dijk (Frans), directeur secretaris
	Mevr. M. (Monique), senior beleidsadviseur
	Mevr. R. Klerk (Rosita), secretaresse

Ambtelijke begeleidingsgroep
Dhr. F. van Dijk (directeur – secretaris AVU)
Dhr. R. Gmelig Meyling
Mevr. J. Jonker
Dhr. P. Spiertz
Dhr. A. van Breukelen
Dhr. G. Schoonvelde
Dhr. A. Tomson

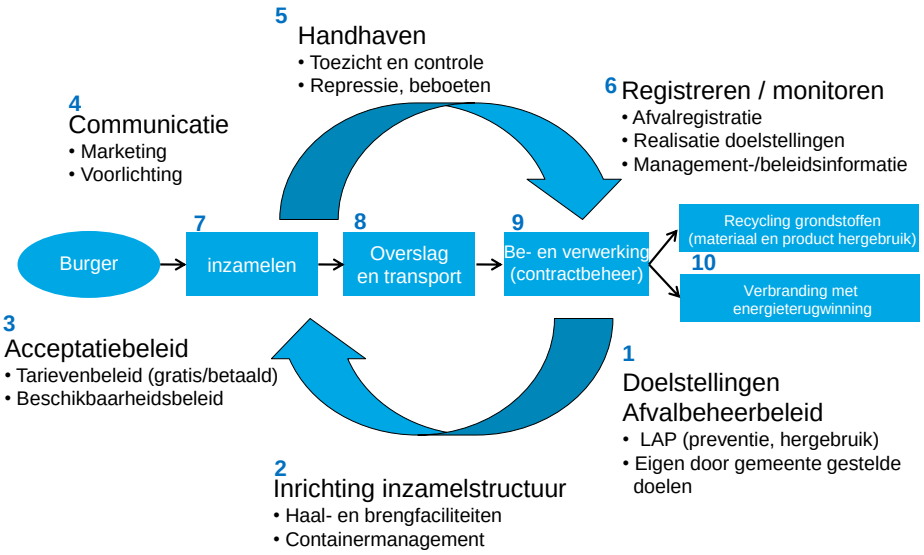
BIJLAGE 3. GESPREKSLEIDRAAD

In de interviews met leden van het (dagelijks)bestuur zijn wensen, verwachtingen, uitgangspunten en suggesties over de positionering van AVU verkend.

De uitkomsten zijn meegenomen in het vervolg van het proces. Onder meer ter voorbereiding van een programma voor de 'hei sessie' met het algemeen bestuur op 18 april 2016.

Gespreksonderwerpen met betrekking tot AVU als intergemeentelijke samenwerking

1. Welke uitdagingen op gebied van afvalbeheer(beleid) komen op uw gemeente af? En welke andere ontwikkelingen zijn daarbij van belang?
2. Welke ervaring heeft u met (de rol van) AVU bij het vervullen van deze gemeentelijke opgave en uitdagingen? Welke toegevoegde waarde heeft samenwerking?
3. De AVU speelt een rol in verschillende schakels in de afvalketen. Wat is uw ervaring? Voor welke werkvelden in de figuur vindt u intergemeentelijke samenwerking kansrijk, van belang, gewenst?



4. Wat is uw ervaring met de gebondenheid van de deelnemende gemeenten aan het dienstenpakket van AVU?
   Is meer of minder gebondenheid wenselijk? Bijvoorbeeld in de vorm van een 'menukaart' waar gemeenten keuzes kunnen maken over diensten die zij wel of niet willen ontvangen? Is dit voor alle type producten/diensten haalbaar? Welke voorwaarden vindt u daarbij van belang?
5. Hoe ziet u de rol van AVU naar de toekomst toe? Is AVU daarbij een dienstverlener van en voor de gemeenten, een platform voor kennisdeling, of een vorm van intergemeentelijke samenwerking (of wellicht allemaal)?

Gespreksonderwerpen met betrekking tot het bureau van AVU

6. De ambtelijke ondersteuning van de gemeenschappelijke regeling AVU is belegd bij het AVU-bureau. Het bureau functioneert als regie-organisatie. Het bureau stemt de behoefte van de AVU-gemeenten (aan diensten, aan kennis, aan behartiging van hun belangen) en het aanbod op elkaar af, managet dit op strategisch en tactisch niveau, en besteedt de operationele activiteiten in principe uit aan derden. Het bureau opereert daartoe in een netwerk, en representeert de AVU-gemeenten daarin.

   Het bureau AVU is bescheiden in omvang. Enkele vaste medewerkers en inhuur van derden. Deze omvang en capaciteit lijken in de praktijk voldoende. Het maakt het bureau mogelijk wel kwetsbaar. Wat is uw ervaring en hoe kijkt u aan tegen de rol en toekomst van deze bureaufunctie?

7. Een mogelijke variant kan zijn om de ambtelijke ondersteuning anders te organiseren. Bijvoorbeeld in plaats van als eigenstandig bureau meer ingebed, of ondersteund of in samenwerking met een andere soortgelijke bureaufunctie.
   Vindt u dit wenselijk? Welke eventuele voorwaarden zijn daarbij van belang?

Tot slot

8. Als u voor de AVU als organisatie 5 kwaliteiten zou moeten opnoemen welke deze organisatie moet bezitten, welke zouden dat dan volgens u zijn?
9. Over welke thema's zou u met uw collega-bestuurders in AVU-verband in ieder geval nog verder van gedachten willen wisselen?
10. Zijn er nog andere onderwerpen of aandachtspunten waaraan in deze verkenning aandacht moet worden gegeven?

BIJLAGE 4. PROGRAMMA HEI-SESSIE 18 APRIL 2016

WAARDENWEG 33B-10 HAARLEM, POSTBUS 2016 2002 LA HAARLEM, T 023 5369141, E INFO@IPRNORMAG.NL

IPR•NORMAG



Verkenning positionering AVU

Hei-sessie met Algemeen Bestuur

Soest, 18 april 2016

Paul de Bruin, Marten Boels

© IPR Normag

● Strategie ● Beleid ● Organisatie

IPR•NORMAG

Draaiboek

Tijd	Sheet Thema
16.10	4. Wanneer heisessie voor u geslaagd?
16.20	6. Over 10 jaar werken we nog samen
16.30	7. Over 10 jaar is samenwerking geheel anders
16.35	8. a. wel/geen rol bij belangenbehartiging
	b. wel/geen rol bij afvalbeheer/contracten
	c. wel/geen rol bij kennisplatform
16.50	11. a. Focussen op grote én kleine stromen?
	b. uniforme contracten of diversiteit?
	c. collectieve deelname of individuele keuze (a la carte)
17.10	12. a. rol bij ambitie/beleidsplan (+ wat belangrijk)
	b. rol bij inrichtingsvraagstukken (+ wat belangrijk)
	c. rol bij communicatie (+ wat belangrijk)
	d. rol bij monitoren, registreren, sorteeranalyses (+ wat belangrijk)
17.30	13. Verkenning karakter AVU en rol bureau (1 op 1 of platform)
17.40	14. a. Kwetsbaarheid bureau moet verminderd
	b. als inbedding: welke voorwaarden van belang?

18 april 2016

16

© IPR Normag

AVU
Lange Brinkweg 81
Postbus 3250
3760 DG Soest
telefoon 035-6032303
fax 035-6035544

Toekomstvisie AVU : Informatie voor de gemeenteraden

Inleiding

De gemeenschappelijke regeling Afval Verwijdering Utrecht (AVU) is in 1984 opgericht in het kader van de regionale zelfvoorziening voor de verwijdering van het huishoudelijk afval, afkomstig van alle gemeenten in de provincie Utrecht. De deelnemende gemeenten, - nu 26 in totaal -, hebben hun taken en bevoegdheden op het gebied van afvalverwijdering overgedragen aan de AVU. Als verlengstuk van deze gemeenten organiseert de AVU de afvalverwijdering en -verwerking, met als resultaat dat de diverse huishoudelijke afval- en grondstofstromen op adequate, duurzame en kostenefficiënte wijze hun weg vinden naar verwerkers en recyclingbedrijven. het gemeentelijk afvalbeleid is niet overgedragen en is daarmee geen AVU-taak. De AVU kenmerkt zich door een sterk collectief karakter. De schaalgroottevoordelen uiten zich in gunstige contracten bij aanbesteding en een sterke positie bij de behartiging van de deelnemende gemeenten.
Met het oog op de actuele ontwikkelingen en dynamiek in het speelveld van het afvalbeheer (‘van afval naar grondstoffen’, circulaire economie en duurzaamheid) heeft het Algemeen Bestuur van de AVU een strategische verkenning uitgevoerd. Doel van deze verkenning was te onderzoeken wat de gewenste rol is van de AVU in de toekomst rekening houdend met de actuele ontwikkelingen. Tevens is verkend hoe deze rol het best kan worden georganiseerd. De verkenning is uitgevoerd door IPR Normag. Om invoer te verzamelen is gesproken met de contactambtenaren van de gemeenten, de directeur en de medewerkers van de AVU en de bestuursleden.

Rol van de AVU

Ook in de (nabije) toekomst wordt de meerwaarde van de samenwerking in AVU-verband door het bestuur erkend en wil men de samenwerking in stand houden. De basis-opdracht aan de AVU is zorg te dragen voor een doelmatige en uit een oogpunt van milieuhygiëne verantwoorde wijze van overslag, transport en verwerking van huishoudelijke en andere categorieën afvalstoffen. De AVU vervult daarbij verschillende rollen:

- belangenbehartiger van de deelnemende gemeenten;
- contractbeheerder inclusief bijbehorende administratie en registratie;
- nuttige toepassing van de ‘big data’, signaleren van trends;
- kennisplatform en kennismakelaar, vraagbaakfunctie;
- aanbieder van zowel collectieve diensten als van een ‘à la carte’-pakket;
- intermediair tussen de deelnemende gemeenten.

Om de toekomstige rollen te kunnen vervullen, worden de volgende competenties, kennis en vaardigheden noodzakelijk geacht:

- mobiliseren en organiseren van het gemeentelijk netwerk en belangenbehartiging;

- kennisontwikkeling en het ontsluiten van deze kennis t.b.v. de deelnemende gemeenten;
- kennis en ervaring met het organiseren van innovatieve aanbestedingsprocessen;
- contractbeheer in grotere/complexere (samenwerkings)verbanden;
- flexibiliteit van beschikbare capaciteit in verband met de fluctuaties in de werklast;
- continuïteit bieden voor wat betreft processen en organisatie.

De organisatie van de AVU

In de huidige situatie is de ambtelijke ondersteuning van de gemeenschappelijke regeling AVU belegd bij het AVU-bureau. Het bureau functioneert als zuivere regie-organisatie (de be- en verwerking wordt uitsluitend aanbesteed aan derden) en is met een formatie van 5 fte bescheiden in omvang. De huidige bezetting bedraagt circa 2,8 fte waarbij de diverse (administratieve) taken worden uitbesteedt.

Met het oog op de toekomstige rol van de gemeenschappelijke regeling AVU en ter waarborging van de continuïteit, verhoging van de flexibiliteit en vermindering van de kwetsbaarheid van het kleine AVU-bureau, is het Algemeen Bestuur van AVU voornemens om de niet- strategische werkprocessen zoveel mogelijk onder te brengen bij een grotere overheidsorganisatie. Dit betreft onder andere de financiële administratie, de archieffunctie en de operationele- en projectuitvoering. Met deze wijze van samenwerking is de continuïteit van de reguliere, dagelijkse werkzaamheden van de organisatie gewaarborgd.

De AVU behoudt een eigen directeur-secretaris ten behoeve van de strategische taken zoals belangenbehartiging, bestuursondersteuning, strategisch-organisatorische beleidsontwikkelingen en de strategisch-tactische regierol. Tevens fungeert de directeur-secretaris als opdrachtgever voor de levering van de niet-strategische taken door de overheidsorganisatie waarmee de samenwerking is aangegaan. De versterking/ondersteuning en de vervanging bij afwezigheid van de directeur-secretaris worden met inzet van eigen personele capaciteit georganiseerd.

Opdracht

Het Algemeen Bestuur van de AVU heeft het Dagelijks Bestuur opdracht gegeven om de benodigde voorbereidingen voor deze organisatorische ontwikkelingen te treffen en uit te werken in voorstellen waarop het Algemeen Bestuur in december 2016 kan besluiten. Deze omvatten de keuze van de overheidsorganisatie die voor samenwerking in aanmerking komt op basis van een “programma van wensen”, de juridische en praktische uitwerking van de dienstverlenings- en samenwerkingsrelatie (dienstverleningsovereenkomst), organisatorische aspecten en de wijze van implementatie van de keuzes. Daarnaast worden ook concept-statuten voorbereid: de statuten van de AVU dienen aan de Wgr en de vernieuwingen in de rol en werkwijze van de AVU te worden aangepast.

Betrekken gemeenteraden

Het Algemeen Bestuur van de AVU hecht er veel waarde aan dat de gemeenteraden van de individuele gemeenten worden meegenomen in dit proces. Daarom verzoekt het Algemeen Bestuur de gemeenteraden na kennisname van de inhoud van de notitie desgewenst voor 1 december 2016 reacties aan het Dagelijks Bestuur van de AVU kenbaar te maken. Binnengekomen reacties zullen bij de besluitvorming over de door het Dagelijks Bestuur uitgewerkte voorstellen in de vergadering van 14 december 2016 door het Algemeen Bestuur worden behandeld. De besluiten zullen, evenals de geactualiseerde statuten, formeel aan de gemeenteraden worden voorgelegd, waarbij er de mogelijkheid is tot het indienen van zienswijzen.

O-O-O-O-O

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Matser, W.F. (Wilfred)
Kenmerk	16.506334
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016
Geheim	Nee

Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten

2 Indien geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn en het college van burgemeester en wethouders te mandateren alle verdere besluiten/beslissingen te nemen die noodzakelijk zijn om de omgevingsvergunning met de activiteit afwijken te kunnen verlenen

3 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning, de coördinatieregeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren

4 Deze herontwikkeling te verwerken in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan “Binnenstad"

5 Goedkeuring te geven aan de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst)

6 De door het college opgelegde permanente geheimhouding van de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) inclusief bijlagen conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris	De burgemeester
Drs. G.G.H.M. Haanen	Mr. J.H.C. van Zanen

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6579
Bijlage: Specifieke verklaring van geen bedenkingen postkantoor Neude
Bijlage: Ruimtelijke afweging voormalig postkantoor Neude
Bijlage: Ontwerp omgevingsvergunning herontwikkeling postkantoor Neude 11
Bijlage: GEHEIM Exploitatieovereenkomst 10 oktober 2016
Bijlage: Raadsbrief planologische procedure Postkantoor Neude
Bijlage: Memo aanvullende informatie geheimhouding bijlage raadsvoorstel 'voormalig postkantoor'

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Op 25 maart 2016 heeft ASR Vastgoed Vermogensbeheer (ASR) een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor het uitbreiden van het bestaande pand Neude 11 (voormalig postkantoor) aan de zijde van de Oudegracht ná sloop van het bestaande bijgebouw (trafogebouw), het bouwen van hefplateau's aan de Drakenburgstraat, het aanpassen van de gevels alsmede voor het gebruiken van het pand ten behoeve van detailhandel, een maatschappelijke functie (bibliotheek), horeca en een inpandige openbare fietsenstalling. In verband met de bouwwerkzaamheden is verder nog een aanvraag voor inneming openbare grond (IOG/APV-vergunning) ingediend.

De vergunningaanvraag heeft derhalve betrekking op een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, het uitvoeren van een werk, het wijzigen van een rijksmonument en het slopen van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht, alsmede inname van openbare grond (IOG/APV-vergunning). Omdat dit plan niet in overeenstemming is met het ter plaatse geldende bestemmingsplan, is tevens een omgevingsvergunning nodig met de activiteit afwijken (artikel 2.12 eerste lid 1 onder a sub 3 Wabo).

De vergunningaanvraag van ASR is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Binnenstad".Voordat een vergunning kan worden verleend, dient daarom een verklaring van geen bedenkingen door de gemeenteraad te worden afgegeven. Aangezien het voormalige postkantoor een rijksmonument betreft, is voor de wijzigingen in en aan het pand en de sloop van het bijgebouw ook een verklaring van geen bedenkingen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vereist. De Rijksdienst heeft reeds een positieve ontwerpverklaring afgegeven waarbij ook de sloop van het bijgebouw is meegenomen. Daarnaast heeft ASR een verzoek om ontheffing ingediend in het kader van de Flora en Faunawet bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Na de herontwikkeling in het pand zullen daarin de volgende functies worden gevestigd: bibliotheek inclusief additionele horeca (ca. 8969 m²) en kantoor (ca. 633 m²), horeca D2 (ca. 264 m2), detailhandel (ca. 5596 m²) waaronder een foodmarkt (ca. 2011 m²) en een (publieke) fietsenstalling in het souterrain (ca. 1346 m²).

Om de vestiging van de bibliotheek in dit gebouw mogelijk te maken en te bepalen onder welke voorwaarden, is op 26 juni 2015 het startdocument en de intentieovereenkomst "Herontwikkeling Postkantoor Neude met centrale bibliotheek" door het college vastgesteld (15.506184).
In deze documenten, die besproken zijn tijdens de gecombineerde commissievergadering van 8 september 2015, zijn de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalige Postkantoor vastgelegd.

Daarnaast zal het gebouw beperkt worden uitgebreid. Op het terreindeel langs de Oudegracht, aan de achterzijde van het oude postkantoor, zal tot vier meter beneden maaiveld een souterrain worden gerealiseerd en is nieuwbouw beoogd. De nieuwbouw krijgt dezelfde hoogte als het bestaande gebouw en biedt de mogelijkheid om deze zijde van het pand meer te betrekken bij het winkelgebied aan de Oudegracht. Het trafogebouwtje aan deze zijde zal daarvoor worden afgebroken. Als bijlage is de ontwerp-vergunning en de ruimtelijke onderbouwing toegevoegd (bijlage 1 en 2).

Beslispunt

1 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten

Gemeente Utrecht

Argumenten

1.1 <u>Voordat een vergunning kan worden verleend, dient een verklaring van geen bedenkingen door de gemeenteraad te worden afgegeven</u>
De vergunningaanvraag van ASR is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan “Binnenstad”. De strijdigheden hebben met name betrekking op de uitbreiding van het pand buiten het bouwvlak (aan de zijde van de Oudegracht), een functiewijziging ten behoeve van de bibliotheek in het souterrain en de begane grond, het realiseren van horeca en het maken van een openbare fietsenstalling. Daarnaast is het verboden binnen de dubbelbestemming “Waarde-Beschermd stadsgezicht” zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen. Verder is de geplande uitbreiding van het pand aan de zijde van de Oudegracht buiten het bouwvlak gelegen en worden aan de zijde van de Drakenburgstraat goederenheffers gepland ten behoeve van de bevoorrading van het pand. Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om met toepassing van de Wabo een omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van het geldende bestemmingsplan, maar op grond van artikel 6.5, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor) mag deze omgevingsvergunning enkel worden verleend nadat de gemeenteraad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben.

Op grond van artikel 6.5, derde lid van het Bor kan de gemeenteraad categorieën van gevallen aanwijzen waarin deze verklaring niet is vereist. De raad heeft hiervoor in 2010 een algemene verklaring van geen bedenkingen vastgesteld. Aangezien de herontwikkeling van het voormalige postkantoor en de verplaatsing van de centrale bibliotheek, op deze plek in de binnenstad, belangrijke thema’s zijn die de algemene verklaring overstijgen, is het college van mening dat er in dit specifieke geval geen gebruik kan worden gemaakt van deze algemene verklaring. Derhalve wordt de raad, in dit specifieke geval, om een separate verklaring van geen bedenkingen gevraagd. Bovendien wil het college de raad proactief betrekken bij dit omvangrijke en bijzondere project.

1.2 <u>De aanvraag is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing</u>
De verklaring kan slechts worden geweigerd in het belang van een "goede ruimtelijke ordening". De aanvraag is voorzien van een ruimtelijke onderbouwing die hiervoor de argumentatie geeft. In dit document wordt ingegaan op de verschillende ruimtelijke aspecten (zoals monumenten, geluid en parkeren) en de relevante beleidskaders. Deze ruimtelijke onderbouwing voldoet aan de voorwaarden die hieraan in artikel 5.20 Bor zijn gesteld. De ruimtelijke onderbouwing en de ontwerp-vergunning is als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd. Tevens sturen wij u de door de gemeente opgestelde ruimtelijke afweging (bijlage 3).

1.3 <u>De herontwikkeling van het voormalige postkantoor is een positieve ontwikkeling voor dit deel van de historische binnenstad</u>
Het plangebied wordt omsloten door de Oudegracht, de Potterstraat, de Neude en de Drakenburgstraat. Deze locatie is uitermate geschikt om als “scharnierfunctie” te fungeren tussen deze straten. In de huidige situatie is de hoofdingang van het pand gesitueerd aan de Neude-zijde. Aan de zijde van de Oudegracht en de Potterstraat heeft het gebouw een gesloten karakter. De potentiële scharnierfunctie wordt nu niet optimaal benut.

In het voorliggende plan bestaat het voornemen om het gebouw in ondergeschikte mate uit te breiden aan de Oudegracht-zijde, waardoor het pand vanaf de gracht toegankelijk wordt gemaakt. In de bestaande zijbeuken aan de kant van de Potterstraat worden in de gevel een tweetal entrees met etalages gerealiseerd, waardoor deze straat aan de zuidzijde een extra impuls krijgt. Daarnaast worden er ramen in de gevel gemaakt waardoor, het pand een meer open uitstraling krijgt.

De aangevraagde wijzigingen maken het gebouw zeer goed toegankelijk voor publiek en versterken zo de scharnierfunctie. Het pand kan als gevolg hiervan een volwaardig

onderdeel gaan uitmaken van het kernwinkelgebied in het historische centrum. Om de scharnierfunctie verder te optimaliseren, wordt het pand aan de grachtzijde voorzien van winkel(s). Het pand wordt daarmee, ook bezien vanaf de Potterstraat en de Oudegracht, een echte blikvanger.

1.4 De herontwikkeling zorgt voor versterking van het winkelgebied
De herontwikkeling met detailhandel en horeca (additionele horeca en horeca D2) past binnen het ontwikkelingskader Detailhandel en het ontwikkelingskader Horeca. Het betreft een ontwikkeling op een strategische locatie binnen het compacte winkelgebied van Utrecht. Deze functionele toevoeging versterkt de structuur en het functioneren van het winkelgebied; de relatie met het Neude wordt versterkt en aan de Oudegrachtzijde zorgt de ontwikkeling voor het doortrekken van de winkelfunctie. De ontwikkeling zorgt met name voor een versterking van het kernwinkelgebied en het A1 winkelrondje. Tevens sluit de ontwikkeling aan bij het convenant 'De Rode Loper uit' (2016 – 2020) dat is gesloten tussen de gemeente Utrecht en Centrummanagement Utrecht.

1.5 Het gebouw blijft openbaar toegankelijk
De herontwikkeling van dit monumentale pand is een kans om dit beeldbepalend gebouw in het centrum van Utrecht een nieuwe langjarige maatschappelijke functie te geven met een publiek karakter, waardoor het pand ook ná de functie als postkantoor openbaar toegankelijk blijft.

Kanttekeningen

1.1 De aanvrager wil geen herziening van het bestemmingsplan door de raad maar wil een omgevingsvergunning om af te mogen wijken van het bestemmingsplan
De aanvrager heeft gekozen voor een planologische procedure met een projectbesluit (omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) in plaats van een verzoek tot het wijzigen van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de betrokkenheid van de gemeenteraad beperkt blijft tot het verstrekken van een verklaring van geen bedenkingen. Indien de raad geen specifieke verklaring van geen bedenkingen afgeeft zal de gevraagde vergunning echter geweigerd moeten worden.

Beslispunt

2 Indien geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn en het college van burgemeester en wethouders te mandateren alle verdere besluiten/beslissingen te nemen die noodzakelijk zijn om de omgevingsvergunning met de activiteit afwijken te kunnen verlenen

Argumenten

2.1 De proceduretijd kan hiermee worden ingekort
Formeel geeft het bevoegd orgaan pas na de terinzagelegging de definitieve verklaring van geen bedenkingen af. Ook indien geen zienswijzen worden ingediend. De wet biedt echter de mogelijkheid om deze ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn, indien geen zienswijzen worden ingediend die specifiek betrekking hebben op de verklaring. Hierdoor is het niet noodzakelijk om de raad ná terinzagelegging van de ontwerp-vergunning nogmaals om een definitieve verklaring van geen bedenkingen te vragen. Hiermee wordt de proceduretijd verkort. Hiertoe dient het bevoegd orgaan, in dit geval de gemeenteraad, specifiek te besluiten. Indien dit niet door de raad wordt besloten, dan moet de aanvraag nogmaals aan de raad worden voorgelegd.

Kanttekeningen

2.1 De gemeenteraad heeft geen rol in de verdere besluitvorming over de herontwikkeling van het Postkantoor
Omdat een planologische procedure met een projectbesluit wordt gevolgd, blijft de betrokkenheid van de gemeenteraad beperkt tot het verstrekken van een verklaring van geen bedenkingen. Door nu een gedegen en zorgvuldige afweging te maken, is een verdere rol van de gemeenteraad in het proces niet vereist.

Beslispunt

3 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning, de coördinatieregeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren

Argumenten

3.1 Coördinatie komt de transparantie en duidelijkheid van de procedure ten goede
Voordat het project kan worden gerealiseerd, dienen de nodige besluiten te worden genomen en procedures te worden gevolgd. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, het uitvoeren van een werk, het afwijken van het bestemmingsplan, het wijzigen van een rijksmonument en het slopen van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht en op een APV-vergunning voor inname openbare grond. Om inzicht en duidelijkheid te creëren, is het wenselijk om het besluitvormingsproces te coördineren. ASR heeft ook hiervoor een verzoek ingediend.
De raad kan besluiten de coördinatieregeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing te verklaren op de diverse besluiten die benodigd zijn voor de herontwikkeling van het voormalige postkantoor. Dit coördinatiebesluit houdt in dat de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, samen met de andere omgevingsvergunningen en de APV-vergunning voor inname openbare grond ter inzage worden gelegd overeenkomstig de uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht). Na besluitvorming worden de gecoördineerd voorbereide besluiten gelijktijdig bekend gemaakt en kan hiertegen beroep worden ingesteld.
Al deze besluiten zijn voorwerp van één beroepsprocedure (artikel 8.3 Wro) en de beroepstermijn vangt tegelijk aan. Dit biedt meer inzicht voor belanghebbenden nu slechts één ontwerp-vergunning ter inzage wordt gelegd en in beroep slechts één gerechtelijke procedure wordt gevoerd. Belanghebbenden hoeven zich daardoor maar op één procedure te richten.

Kanttekeningen

3.1 Bij een gegrond beroep heeft dit rechtgevolgen voor alle gecoördineerde besluiten
De gecoördineerde besluiten worden verleend als één vergunning. Mocht bij een eventuele beroepsprocedure een van de beroepsgronden gegrond wordt verklaard, dan heeft dit rechtsgevolgen voor alle gecoördineerde besluiten.

3.2 Op één moment wordt de ontwerp-vergunning ter inzage gelegd
Voor belanghebbenden geldt als nadeel, dat zij maar één periode hebben om zienswijzen kenbaar te maken. Daartegenover staat dat belanghebbenden maar één procedure hoeven te voeren waarin zij op alle onderdelen van de vergunning kunnen reageren.

3.3 Tegen een coördinatiebesluit staan geen rechtsmiddelen open
Het coördinatiebesluit is niet appellabel; hiertegen staat geen bezwaar of beroep open. Uiteraard bestaat wel de mogelijkheid om tegen de verleende vergunning in beroep te gaan.

3.4 De mogelijkheid om een vergunningaanvraag alsnog separaat te vergunnen blijft bestaan
Indien blijkt dat bepaalde vergunningaanvragen om technische redenen niet gelijktijdig met het gecoördineerde besluit ter visie kan worden gelegd, blijft de mogelijkheid bestaan om

deze aanvraag separaat te vergunnen. Deze vergunning doorloopt dan een aparte procedure, zoals ook geldt voor de archeologievergunning.

Beslispunt

4 Deze herontwikkeling te verwerken in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad"

Argumenten

4.1 Op de derde verdieping van het pand zal de bibliotheek worden gevestigd
De aanvrager acht het ter voorkoming van eventuele discussie wenselijk dat de raad uitspreekt voornemens te zijn het aantal vierkante meters aan detailhandel op de derde verdieping bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad" te verminderen (overeenkomstig deze omgevingsvergunning).

Kanttekeningen

4.1 Het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning betekent niet dat het bestemmingsplan ook wijzigt
Het huidige bestemmingsplan 'Binnenstad' is vrij recent vastgesteld (18 februari 2010, onherroepelijk 25 januari 2012). Op dit moment bestaat niet de verwachting dat de raad op korte termijn een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad vast zal stellen.

Beslispunt

5 Goedkeuring te geven aan de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst)

Argumenten

5.1 In de anterieure overeenkomst zijn afspraken vastgelegd met ASR Vastgoed Vermogensbeheer
ASR Vastgoed Vermogensbeheer zal het rijksmonumentale pand aan de Neude herontwikkelen. De gevraagde medewerking vanuit de gemeente is publiekrechtelijk (vergunningverlening) en privaatrechtelijk van aard. Het meewerken van de gemeente aan deze ontwikkeling is vastgelegd in de anterieure overeenkomst (bijlage 4). De planschadeverhaalsovereenkomst is in de anterieure overeenkomst opgenomen. De gemaakte afspraken maken een financieel en economisch haalbare ontwikkeling mogelijk, zowel voor de ontwikkelende partij als de gemeente.

Beslispunt

6 De door het college opgelegde permanente geheimhouding van de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) inclusief bijlagen conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

Argumenten

6.1 De anterieure overeenkomst bevat bedrijfs- en financiële gegevens die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt en waarvan openbaarmaking de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties kan schaden
Alhoewel de gemeente streeft naar transparantie, wegen de specifieke (financiële) belangen, zoals hiervoor beschreven, in dit geval zwaarder. Daarom wordt besloten om de anterieure overeenkomst niet openbaar te maken.

Gemeente Utrecht

De anterieure overeenkomst bevat bedrijfs- en financiële gegevens van de ontwikkelaar die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt. Er moet geheimhouding worden opgelegd aan de anterieure overeenkomst, omdat openbaarmaking van de gegevens de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties kan schaden en leiden tot onevenredige benadeling van de ontwikkelaar en eigenaar van het voormalige postkantoor. Geheimhouding van de anterieure overeenkomst is permanent van toepassing.

De geheimhouding is gebaseerd op de volgende bepalingen in de Wet openbaarheid van bestuur (Wob;
- artikel 10, lid 1, sub c: het betreft bedrijfs- en fabricagegevens, die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn medegedeeld;
- artikel 10, lid 2, sub b: bescherming van de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen;
- artikel 10, lid 2, sub g: het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

Ontwerpvoorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Matser, W.F. (Wilfred)
Kenmerk	16.506334
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016

Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten

2 Indien geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn en het college van burgemeester en wethouders te mandateren alle verdere besluiten/beslissingen te nemen die noodzakelijk zijn om de omgevingsvergunning met de activiteit afwijken te kunnen verlenen

3 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning, de coördinatieregeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren

4 Deze herontwikkeling te verwerken in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan “Binnenstad"

5 Goedkeuring te geven aan de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst)

6 De door het college opgelegde permanente geheimhouding van de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) inclusief bijlagen conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op …

De griffier	De burgemeester
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Verklaring van geen bedenkingen

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders voor een specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- (D2) en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten;

Gelet op de Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht,

Hierbij overwegende dat:

- de herontwikkeling van het voormalige postkantoor een positieve ontwikkeling voor dit deel van de historische binnenstad is;
- deze locatie uitermate geschikt is om als “scharnierfunctie” te fungeren tussen de Oudegracht, de Potterstraat en de Neude;
- de ontwikkeling zorgt voor een versterking van het kernwinkelgebied;
- de herontwikkeling met detailhandel en horeca (additionele horeca en horeca D2) past binnen het ontwikkelingskader Detailhandel 2012 en het ontwikkelingskader Horeca 2012;
- de ontwikkeling aansluit bij het tussen de gemeente Utrecht en Centrummanagement Utrecht gesloten convenant ‘De Rode Loper uit’ (2016 – 2020);
- de herontwikkeling van dit monumentale pand een kans is om dit beeldbepalende gebouw in het centrum van Utrecht een nieuwe langjarige maatschappelijke functie te geven met een publiek karakter;
- de verplaatsing van de centrale bibliotheek past binnen de in het coalitieprogramma opgenomen visie van een toekomstbestendige centrale bibliotheek;
- de verplaatsing van de centrale bibliotheek past binnen de vastgestelde visie “Utrecht ‘maakt kennis’ met de bibliotheek van de 21e eeuw”;
- in het geldende bestemmingsplan ‘Binnenstad', welke wij op 18 februari 2010 hebben vastgesteld, aan het gebouw en het bijbehorende terrein de bestemming 'Centrum-2' is toegekend;
- het op basis van het bestemmingsplan niet mogelijk is om het pand buiten het bouwvlak (aan de zijde van de Oudegracht) uit te breiden en aan de zijde van de Drakenburgstraat goederenheffers ten behoeve van de bevoorrading van het pand te realiseren;
- het op basis van het bestemmingsplan niet mogelijk is om de bibliotheek in het souterrain en op de begane grond te vestigen, horeca op de begane grond te vestigen en een openbare fietsenstalling te realiseren;
- het verboden is binnen de dubbelbestemming ‘Waarde-Beschermd stadsgezicht’ zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen;
- Ten aanzien van het geluid voor het laden en lossen aan de Drakenburgstraat wordt een lichte overschrijding van de richtwaarde geaccepteerd in dit deel van het winkelgebied;
- Voor de parkeerbehoefte van deze nieuwe functies is een maatwerkoplossing gemaakt waarbij gebruik kan worden gemaakt van parkeerplaatsen elders.

Inhoudelijk

- de omvang en de verschijningsvorm van het bestaande gebouw niet wezenlijk zullen wijzigen;
- voor de wijzigingen in en aan het pand en de sloop van het bijgebouw de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed reeds een positieve verklaring heeft afgegeven;
- de commissie voor Welstand en Monumenten heeft reeds een positief advies afgegeven;
- wordt voldaan aan de van toepassing zijnde milieuaspecten op het gebied van luchtkwaliteit.
- In het pand wordt gestreefd naar Energielabel C.

Besluit

Een specifieke verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht jo 6.5 Besluit omgevingsrecht, af te geven voor:

- de herontwikkeling van het voormalige postkantoor aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- (D2) en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten.

Deze specifieke verklaring van geen bedenkingen treedt in werking op de dag na publicatie en maakt bij gebruik ervan integraal onderdeel uit van de afdekkende omgevingsvergunning.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op,

De griffier,
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad,
mr. J.H.C. van Zanen

Ruimtelijke afweging

Herontwikkeling van het voormalige postkantoor aan de Neude - concept

30 september 2016

Inleiding

De plannen voor de herontwikkeling van het voormalige postkantoor zijn gestart toen A.S.R. in 2008 eigenaar van het pand werd. Aanvankelijk wilde A.S.R. het voormalige hoofdpostkantoor ontwikkelen met winkels, een hotel en horeca. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Binnenstad werd er vanuit gegaan dat de nieuwe functie weer moest bijdragen aan de 'spilfunctie' van het gebouw in de binnenstad. Vooruitlopend op de verdere planvorming is een ruime centrumbestemming (Centrum-2) opgenomen. Tevens is via een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid voor een nieuwe ontwikkeling met hotel en horeca opgenomen. Inmiddels zijn de plannen bijgesteld overeenkomstig de nu voorliggende aanvraag.
Voor de herontwikkeling van het voormalige hoofdpostkantoor op de Neude is op 25 maart 2016 een omgevingsvergunning aangevraagd. Het is een opvallend gebouw met een prachtig vormgegeven hal met de gebeeldhouwde figuren die de continenten symboliseren. Het monumentale gebouw wordt ontwikkeld tot een complex met winkels, centrale bibliotheek met bijbehorende voorzieningen, horeca en een voor publiek toegankelijke fietsenstalling, passend bij het unieke en publieke karakter van het pand. De aanvraag omvat de activiteiten slopen, bouwen, wijzigen monument, aanleggen , afwijken van de bestemming en het innemen van openbare grond (kenmerk: HZ_WABO-16-09655).
De afwijking van het bestemmingsplan heeft met name betrekking op de geplande uitbreiding van het gebouw aan de zijde van de Oudegracht, de horecagelegenheid en de vestiging van de bibliotheek op de begane grond en in het souterrain. Op basis van de ingediende aanvraag met ruimtelijke onderbouwing, tekeningen en rapporten is door de gemeente een ruimtelijke afweging gemaakt.

<u>Doelstelling</u>

De gevraagde omgevingsvergunning heeft als doel om de nieuwe woonfunctie planologisch-juridisch mogelijk te maken. Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan kan worden verleend als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

<u>Procedure</u>

Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om met toepassing van de Wabo een omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van het geldende bestemmingsplan.
Van deze bevoegdheid kan het college van burgemeester en wethouders alleen gebruik maken nadat de gemeenteraad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben. De ontwikkeling past binnen de 'algemene verklaring van geen bedenkingen' die de gemeenteraad heeft vastgesteld, maar aangezien de herontwikkeling van het voormalige postkantoor en de verplaatsing van de centrale bibliotheek belangrijke onderwerpen zijn die de algemene verklaring overstijgen wordt voor deze ontwikkeling een afzonderlijke 'verklaring van geen bedenkingen' gevraagd.
Naast de 'verklaring van geen bedenkingen' zal de raad beslissen over het afwijken van de parkeernorm en het coördineren van de verschillende vergunningen. Deze coördinatie houdt in dat de verschillende omgevingsvergunningen, waaronder de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, samen met de APV-vergunning voor inname openbare grond ter inzage worden gelegd overeenkomstig de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht.

Projectgebied

Het projectgebied omvat het voormalig hoofdpostkantoor aan de Neude 11 en de direct aangrenzende openbare ruimte. De Potterstraat, de Neude, de Drakenburgsraat en de Oudegracht bevinden zich aan de randen van het projectgebied.

Bestemmingsplan

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan Binnenstad, vastgesteld door de gemeenteraad op 18 februari 2010 en geheel onherroepelijk onherroepelijk sinds 25 januari 2012. Het projectgebied valt in hoofdzaak binnen de bestemming 'Centrum-2'. In de bestemming 'Centrum-2' zijn ter plaatse van het projectgebied de volgende doeleinden toegestaan: detailhandel, publieksgerichte dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen met daaraan ondergeschikt additionele horeca (op de verdiepingen) en bijbehorende werkplaatsen en atelier-, praktijk-, kantoor- en opslagruimten. Kantoren en wonen zijn uitgesloten. Er is geen horeca-aanduiding opgenomen. Daarnaast zijn bijbehorende tuinen en erven, toegangen en bergingen, fietsenstallingen en ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen toegestaan. In de bouwregels is onder andere bepaald dat hoofdgebouwen in het bouwvlak dienen te worden gebouwd.
Voor de omliggende openbare ruimte in het projectgebied geldt de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. In de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' is onder andere bepaald dat de gronden zijn bestemd voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.
Voor het projectgebied geldt tevens de dubbelbestemming 'Waarde – Beschermd stadsgezicht'. De gronden met de bestemming 'Waarde – Beschermd stadsgezicht' zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarde. Hiervoor zijn verschillende regels opgenomen.
De dubbelbestemming 'Waarde Archeologie' geldt ter plaatse van de geplande uitbreiding aan de zijde van de Oudegracht en de geplande goederenheffers. De gronden met de bestemming 'Waarde Archeologie' zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. Daarbij is het van belang dat het plan niet in strijd is met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Het bouwplan is in strijd met het bestemmingsplan voor wat betreft functies en bebouwing.
Functies die niet in het bestemmingsplan passen zijn de zelfstandige horecafunctie op de begane grond aan de Potterstraat, de functie van bibliotheek op de begane grond en in het souterrain en het gebruik van de fietsenstalling als openbare fietsenstalling. De geplande uitbreiding van het pand aan de zijde van de Oudegracht bevindt zich buiten het bouwvlak en is daarom niet in overeenstemming met de bouwregels van de bestemming. Daarnaast is het verboden binnen de dubbelbestemming "Waarde Beschermd stadsgezicht" zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen. Verder zijn er aan de zijde van de Drakenburgstraat goederenheffers gepland ten behoeve van de bevoorrading van het pand.

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hierbij is het mogelijk om het bouwvlak te vergroten zodat het gehele bouwvlak kan worden bebouwd. Daarnaast is het mogelijk om een hotelaanduiding op te nemen of horeca in de categorie d2 tot en met b toe te staan. Aan de wijzigingsbevoegdheid is een aantal voorwaarden verbonden. Met betrekking tot het vergroten van het bouwvlak en het toestaan van horeca is van belang dat:

- in het gebouw is voorzien in een ondergrondse of bovengrondse stalling voor fietsen;
- de eenheid en ongedeeldheid van de hal behouden blijft;

- de relatie behouden blijft tussen de Neude (buitenplein) en de hal van het postkantoor (binnenplein), waarbij de hal toegankelijk blijft voor publiek;
- de relatie met de directe omgeving versterkt wordt door een publieke functie naar de Oudegracht, de Neude, de Potterstraat en de Drakenburgstraat en
- er moet worden voldaan aan de milieutechnische voorwaarden.

De geplande uitbreiding van het pand sluit aan bij deze voorwaarden. Wat betreft de gehele ontwikkeling zouden de functie van de bibliotheek op de begane grond en in het souterrain en het realiseren van een openbare fietsenstalling niet passen. De vestiging van de geplande publieke functies sluit wel aan bij de uitgangspunten voor de herontwikkeling.

Beleid

In de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' van Peutz, d.d. 13 juli 2016 is een overzicht opgenomen van de relevante beleidskaders op landelijk, regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Ten aanzien van het beleid op landelijk niveau is met name de ladder voor duurzame verstedelijk van belang. Uit de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' en het 'Ladderonderzoek - Ruimtelijke-effectstudie Neude Utrecht, d.d. 13 juli 2016 van Colliers International Research & Consultancy B.V blijkt dat de ontwikkeling kan voldoen aan de vereisten van de ladder voor duurzame verstedelijking.
Bij de beoogde herontwikkeling van het postkantoor is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit vanwege het conserveren van de bestaande bestemming in combinatie met een (zeer) beperkte uitbreiding ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Ook worden bij de eerst volgende herziening van het bestemmingsplan worden de huidige planologische detailhandelsmeters op de derde verdieping van het voormalige postkantoor (die niet feitelijk worden verwezenlijkt vanwege de voorgenomen vestiging van de bibliotheek) weg bestemd. Hierdoor zal de herontwikkeling van het postkantoor niet leiden tot een planologische toename van het aantal vierkante meters detailhandel. De detailhandelsfunctie die op basis van het bestemmingsplan is toegestaan op de andere verdiepingen en in de nieuwbouw van het voormalige Postkantoor Neude blijft in tact. Het bovenstaande is vastgelegd in de exploitatieovereenkomst.
Desalniettemin wordt in de ruimtelijke effectstudie uitgegaan van een worst case benadering.
Dat betekent dat is onderzocht alsof er wel uitbreiding van detailhandelsmeters plaats vindt. Ook in dat geval wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening ter plaatse en aan zorgvuldig ruimtegebruik conform artikel 3.1.6 van het Bro. De komende jaren komt nog een groot aantal detailhandelsmeters op de markt. Het gaat om zowel harde als zachte plannen. Als alles gerealiseerd gaat worden, dan zal mogelijk sprake zijn van enige overcapaciteit. Voor de detailhandel op de locatie postkantoor Neude zal dit niet uitmaken. Het betreft hier namelijk een ontwikkeling op een strategische locatie binnen het compacte winkelgebied van Utrecht. Aan de ene kant versterkt de ontwikkeling de relatie met de Neude, aan de Oudegrachtzijde zorgt de ontwikkeling voor de aansluiting van de omliggende winkelfuncties. Er zal geen sprake zijn van schadelijke ruimtelijke effecten in andere winkelgebieden en Utrecht Centrum. De relatieve achterstand die de Utrechtse binnenstad heeft voor wat betreft de omvang van het aanbod, schept samen met het groeiend inwoneraantal van de gemeente aanzienlijke mogelijkheden om tot gebiedsgerichte versterking te komen. De nu voorliggende ontwikkeling is dan ook vanuit een ruimtelijk oogpunt passend en aanvaardbaar.

Uit het overzicht van het in de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling ook in overeenstemming is met de beleidskaders op regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Met betrekking tot de herontwikkeling van het voormalige postkantoor het college van Burgemeester en Wethouders voor op 26 juni 2015 heeft het college het startdocument en de intentieovereenkomst

“Herontwikkeling Postkantoor Neude met centrale bibliotheek” vastgesteld. De verhuizing van de centrale bibliotheek naar de Neude past binnen de visie “Utrecht ‘maakt kennis’ met de bibliotheek van de 21e eeuw” en het bijbehorende “Ondernemingsplan 2016-2020 de Bibliotheek Utrecht; ondernemend en programmerend voor de stad”. De visie en de functionele criteria voor het ondernemingsplan zijn op 26 mei 2016 vastgesteld in de gemeenteraad.

De geplande herontwikkeling van het postkantoor is in overeenstemming met de verschillende beleidskaders.

Huidige situatie, planbeschrijving, uitvoeringsaspecten en gezondheid

Huidige situatie

Het gebouw heeft een grote betekenis voor de stad. Het Rijksmonument is door zijn ligging midden in de stad, aan een plein, een belangrijk herkenningspunt. Het voormalig postkantoor staat met de voorgevel aan de Neude. Het plein was lange tijd de enige open plek in de stad en had in de middeleeuwen een belangrijke functie als marktplein. Het postkantoor werd gesitueerd in de rooilijn van de bebouwing die moest plaats maken en werd door architect J. Crouwel ontworpen. De Drakenborgsteeg en de Potterstraat werden verbreed. De huizenrij langs de noordelijk zijgevel werd afgebroken zodat de zijgevel van het postkantoor de nieuwe straatwand vormde. Het postkantoor werd in 1924 in gebruik genomen voor zowel post, telefoon als telegrafie. De bouw van het postkantoor betekende een enorme schaalvergroting. Het postkantoor heeft daarbij grote impact op het plein omdat de voorgevel bijna de gehele pleinwand omvat.
In de huidige situatie heeft het gebouw een duidelijke achterkant juist aan de Oudegracht op een kruispunt met de eveneens belangrijke verbindingsroute Viestraat/Potterstraat.
In het rapport ‘Hoofdpostkantoor Neude, Utrecht, een cultuurhistorische waardestelling’ (2012) van Het Oversticht zijn de cultuurhistorische, architectonische en stedenbouwkundige waarden beschreven. Het rapport heeft richting gegeven bij de planontwikkeling.
Het voormalige postkantoor werd gebruikt voor publieksgerichte dienstverlening, kantoorruimte en een datacenter. In de huidige situatie heeft het gebouw een oppervlak van circa15.293 m² bvo. In de ‘Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude’ is een nadere beschrijving opgenomen.

Beschrijving van het plan

Het gebouw wordt verbouwd tot een complex met de centrale bibliotheek met bijbehorende functies, winkels, horeca en een publieke fietsenstalling. Hiermee krijgt het weer een publieke functie. Deze kan de ontmoetingsfunctie van het plein verder versterken.
Na de herontwikkeling in het pand zullen daarin de volgende functies worden gevestigd: bibliotheek inclusief ondersteunende horeca en kantoren (circa 9224 m², horeca (circa 264 m²), detailhandel (circa 5600 m²) waaronder een foodmarkt (circa 2011 m²) en een publieke fietsenstalling in het souterrain (circa 1346 m²).
De bibliotheek is gepland op de verschillende verdiepingen van het gebouw. Op de bovenste verdiepingen is het café van de bibliotheek (additionele horeca) gepland en zijn bijbehorende kantoren gepland. Aan de zijde van de Potterstraat zal een zelfstandige lunchroom (horecacategorie D2) worden gerealiseerd. In het souterrain is een voor publiek toegankelijke fietsenstalling gepland. Deze biedt fietsparkeerruimte ten behoeve van de functies in het gebouw. De mogelijkheid bestaat dat in het souterrain een openbare fietsenstalling wordt geëxploiteerd wordt door de gemeente. Verder is in het souterrain een technische ruimte van KPN gepland. Aan de zijde van de Oudegracht wordt het gebouw uitgebreid. De uitbreiding betreft circa 1.900 m² b.v.o. Hiervan beslaat de winkelfunctie circa 1100 m² bruto vloeroppervlak en het overige deel, circa 800 m² is ten behoeve van de bibliotheek. De Oudegracht behoort tot het A1-winkelgebied van de binnenstad van Utrecht. De toe te voegen nieuwbouw met een hoofdentree aan de zijde van de Oudegracht zal het ‘winkelrondje’ een extra impuls geven en versterken.

In de nieuwe situatie krijgt het gebouw een bruto vloeroppervlak van circa 17.927 m^2 bvo.
In de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' is een nadere beschrijving opgenomen.

Door de gecombineerde functies van bibliotheek, een publieke fietsenstalling, detailhandel en horeca zijn naast de bestaande hoofdentree nieuwe entrees noodzakelijk. De vormgeving en positie van de nieuwe entrees is afgestemd op het gevelbeeld van het postkantoor waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande raamopeningen die vergroot worden tot entreepartij. De entrees in de nieuwbouw maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de nieuwbouw.
Aan de zijde van de Drakenburgstraat wordt de bestaande keermuur voor een klein gedeelte ingekort om zodoende een opstelplaats voor vrachtverkeer te realiseren. Tevens worden een tweetal liften, die verzonken in het straatprofiel liggen, aangebracht ten behoeve van de expeditie. Door het verzonken aanbrengen zijn de liften alleen zichtbaar op het moment dat er sprake is van laden en lossen.
De centrale hal blijft in zijn opzet ongewijzigd. De enkele doorbraak die gemaakt wordt om de bezoeker zicht op de centrale hal te geven heeft een dusdanige afmeting dat de kenmerkende geslotenheid van de hal naar de voormalige kantoren herkenbaar blijft.
Aan de zijde van de Oudegracht wordt een volume toegevoegd. Het trafogebouwtje aan deze zijde zal daarvoor worden afgebroken. Voor deze nieuwbouw is door de architect een uitgebreide studie gemaakt naar de maatvoering van de gebouwen aan de Oudegracht. De studie geeft inzicht hoe het nieuwe volume zich het beste kan verhouden tot het bestaande monumentale gebouw zonder dit 'weg te drukken'. Mede met de adviezen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Commissie Welstand & Monumenten is het resultaat dat de nieuwbouw zorgt voor een meer open uitstraling aan de zijde van de Oudegracht en de monumentale traptorens en kappen als onderdeel van het oude Postkantoor beleefbaar blijven.

De zelfstandige horecafunctie aan de Potterstraat draagt bij aan de levendigheid van de Potterstraat, ook buiten winkeltijden. Ook het bibliotheekcafé op de tweede verdieping, draagt tijdens de openingstijden van de bibliotheek bij aan de levendigheid in het gebied en is zichtbaar vanuit de openbare ruimte.

De openbare ruimten rondom het plangebied worden gevormd door verkeers- en verblijfsgebieden. De bestrating wordt aangepast zodat deze aansluit bij de toegangen in de nieuwe situatie.

In de 'Toelichting wijze van bevoorraden voormalig Postkantoor Neude te Utrecht, d.d. 11 juli 2016 van Peutz (kenmerk KvdN/MBl/CJ/GA 16962-4-NO-002) is aangegeven hoe wordt voorzien in de expeditie waar goederen kunnen worden geladen en gelost. In de huidige situatie is de expeditie gelegen aan de Oudegracht en de Drakenburgstraat. De expeditie zal in de beoogde situatie aan de Drakenburgstraat worden geconcentreerd. Vrachtwagens met een asdruk groter dan 2 ton (met een maximale lengte van 9 meter) zullen aan de Neude-zijde kunnen laden en lossen. In de Drakenburgstraat zullen twee locaties met goederenheffers worden gerealiseerd voor de vrachtauto's/bestelbusjes met een asdruk minder dan 2 ton. De winkel op de hoek van de Oudegracht en de Potterstraat wordt zelfstandig en rechtstreeks bevoorraad.

Rijksmonument
Het plan tot wijzigen van het voormalige postkantoor leidt op onderdelen tot aantasting van de monumentwaarden van het pand. Om tot een nieuw gebruik van een dergelijk omvangrijk monument te komen is dat onvermijdelijk. Voor de planvorming is de bouwhistorische opname die is opgesteld door het bureau Oversticht, een belangrijke onderlegger geweest. Veel ingrepen houden rekening met

de in de bouwhistorische opname beschreven monumentwaarden. Voorgestelde wijzigingen respecteren in afmeting, plaats en vormgeving de vastgestelde waarden van het monument.
Door de commissie Welstand en Monumenten is een positief advies met opmerkingen uitgebracht op 19 april 2016. Door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een positief advies uitgebracht op 22 april 2016. Uit oogpunt van monumentenzorg is er geen bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning.

Uitvoeringsaspecten

Parkeren

Voor het parkeren gelden de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort. Ten behoeve van de herontwikkeling van het voormalige hoofdpostkantoor heeft Goudappel Coffeng een parkeerbalans opgesteld ter onderbouwing van het projectbesluit (kenmerk FTS032/Rta/0094.02 d.d. 21 maart 2016).

Nota Stallen en Parkeren

In de nota Parkeernormen Fiets en Auto zijn drie voor deze parkeerbalans relevante zaken vastgelegd:

- De te hanteren parkeernormen per functie (paragraaf 2.3 (fiets) en bijlage B1 van de Parkeernormen Fiets en Auto (auto) Parkeren)
- De mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. (paragraaf 5.2. van de nota Parkeernormen Fiets en Auto behorende bij de Nota Stallen en Parkeren)
- De mogelijkheid tot uitwisseling autoparkeernorm en fietsparkeernorm (paragraaf 5.2.2 van de nota Stallen en Parkeren)

Bij de herontwikkeling van het postkantoor is er sprake van een functiewijziging. In dat geval dient de rekenmethode uit paragraaf 5.1.1. (rekening houden met de parkeervraag van de bestaande legale situatie 'rechtens verkregen niveau') gevolgd te worden.

Parkeerbalans ASR / Goudappel

In de parkeerbalans van ASR / Goudappel is een overzicht opgenomen voor de bestaande en nieuwe situatie. Uit de berekening conform de rekenmethode uit paragraaf 5.1.1. van de nota Stallen en parkeren blijkt dat voor het bouwplan 45 parkeerplaatsen meer benodigd dan voor de huidige invulling (rechtens verkregen niveau). Zie berekening hieronder.

	Parkeereis
Huidige situatie	65
Bouwplan	110
Verschil	-45

Bij deze berekening heeft Goudappel- Coffeng voor de nieuwe situatie ook direct rekening gehouden met dubbelgebruik zoals omschreven in paragraaf 5.1.2. van de nota parkeernormen. De gehanteerde parkeernormen en rekenmethode komen overeen met die uit de nota Stallen en Parkeren.

Maatwerk

Op basis van de 'Nota Parkeernormen Fiets en Auto' kan de gemeente afwijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. De gemeente heeft in hoofdstuk 5 enkele afwijkingsmogelijkheden al vooraf gedefinieerd (5.2.1). Daarnaast heeft het college de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen (o.a. Uitspraak Bijenkorf 201300506, "Weliswaar kan de raad gemotiveerd afwijken van zijn gemeentelijke parkeernormen maar daarbij dient gemotiveerd te worden waarom de

voorgestane uitbreiding van het bruto vloeroppervlak aan winkel- en kantoorruimte kan plaatsvinden, terwijl de daartoe noodzakelijke parkeerplaatsen niet kunnen worden aangelegd." De ontwikkelaar dient het maatwerk waarmee afgeweken wordt van de parkeernormen te onderbouwen.

In de vergunningaanvraag hanteren ASR / Goudappel in hun parkeerbalans voor twee zaken maatwerk die resulteren in een lagere parkeereis:

1. Gezien de ligging van het postkantoor aan de rand van het voetgangersgebied, aan een doorgaande fietsroute en het feit dat er een inpandige fietsenstalling gebouwd wordt, stelt men voor om gebruik te maken van de standaard afwijkingsmogelijkheid om 10% van de autoparkeerplaatsen om te zetten naar fietsparkeerplaatsen (voor elke vervallen autoparkeerplaats moet dan 1,5 fietsparkeerplaats gerealiseerd worden) conform paragraaf 4.2.2. van de 'Nota Parkeernormen Fiets en Auto'
2. De foodmarkt wordt een zogenaamde mandjes supermarkt gericht op voetgangers en fietsers. Er zijn geen mogelijkheden om met de auto bij de supermarkt te parkeren en/of met de auto te stoppen om boodschappen in te laden. Daarom stelt men voor de extra parkeerbehoefte als gevolg van deze foodmarket eveneens in te vullen met fietsparkeerplaatsen.

Dit resulteert in de volgende vermindering van de parkeereis:

	Parkeereis
Resterende parkeereis	44,6
Algemene afwijkingsmogelijkheid omzetten fiets	Auto -11,0, Fiets + 17
parkeerplaatsen foodmarkt omzetten in fiets	Auto -23, Fiets + 35
Totaal	10,3

De parkeereis is o.a. berekend op basis van het rechtens niveau op grond waarvan voor een groot deel van de ontwikkeling al autoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen voorhanden zijn in de omgeving. Het is aanvaardbaar om een groot deel van de resterende parkeerbehoefte in te vullen met fietsparkeerplaatsen gelet op de motivering onder 1 en 2. Dat betekent dus dat er in plaats van 45 maar 10 autoparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Realisering 10 autoparkeerplaatsen
In het rapport geeft ASR / Goudappel aan dat men de extra autoparkeervraag van 10 parkeerplaatsen gaat zoeken binnen 1.000 meter loopafstand van het postkantoor. Deze afstand is een eis uit de Nota Stallen en Parkeren. Dit wil men doen door parkeerplaatsen te huren en/of gebruik te maken van de restcapaciteit in het gebied binnen deze 1.000 meter. ASR moet voor afgifte van de omgevingsvergunning aantonen dat zij over deze 10 extra parkeerplaatsen kan beschikken.

Op basis van de parkeerbalans die door Goudappel Coffeng is opgesteld ter onderbouwing werkt de gemeente mee aan een maatwerkoplossing.

Fietsparkeren
Voor het bepalen van de fietsparkeervraag is in het rapport dezelfde methode gebruikt als die voor de auto. Dat wil zeggen de methode uit paragraaf 5.1.1. (rechtens verkregen niveau) plus rekening houden met dubbelgebruik waarbij het maatgevende moment dan bepalend is. Dit resulteert in onderstaande berekening van de fietsparkeervraag:

	Maatgevende fietsparkeervraag
Huidige situatie	256
Bouwplan	580
Saldo	324
Maatwerkoplossing auto	+52
Totaal	376 fietsparkeerplaatsen

Dit betekent dat er 376 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden voor het bouwplan.
De berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen past binnen de kaders van de Nota Stallen en Parkeren, waarbij de gehanteerde methode van en de toepassing van het dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen aansluit bij de uitgangspunten van de nota.

Rondom het gebouw wordt de gelegenheid fietsen te parkeren herschikt in verband met de nieuwe toegangen. Er wordt uitgegaan van het huidige aantal fietsparkeerplaatsen. Fietsparkeerplaatsen ter plaatse van de nieuwe toegangen van het gebouw worden verplaatst.

Geluid en Expeditie

Alhoewel de functies die in het postkantoor komen doorgaans zonder bezwaar inpasbaar zijn in een woonomgeving is toch onderzoek gedaan naar het geluid van het laden en lossen, omdat dit geconcentreerd wordt aan een smalle straat, de Drakenburgstraat, waar ook wordt gewoond. Laden en lossen vindt hier overdag plaats met vrachtwagens en bestelbusjes, in de avond alleen met busjes. De omgeving wordt getypeerd als een gemengd gebied met een richtwaarde van 50 dB(A) overdag en 45 dB(A) in de avond.

Voor een prognose van de geluidsniveaus bij omliggende woningen is een geluidsonderzoek uitgevoerd in opdracht van de ontwikkelaar (rapport 'Herontwikkeling postkantoor Neude te Utrecht Geluid in de omgeving ten gevolge van laad- en losactiviteiten na realisatie van maatregelen', Rapportnummer GA 16962-5-RA-004 d.d. 11 juli 2016, Peutz).
Daaruit blijkt dat bij de appartementen aan de Drakenburgstaat (in de Neudeflat) de geluidsniveaus van de laad- en losactiviteiten overdag 4 dB boven de richtwaarde van 50 dB(A) liggen. Per afzonderlijke inrichting zal de laad- en losactiviteit naar verwachting geen hoger geluidsniveau dan 50 dB(A) veroorzaken. Daarbij is aangenomen dat maatregelen worden getroffen, zoals stille laadbakken (Piek-Keur Certificaat) bij de vrachtwagens voor de 'foodmarkt' en het uitzetten van de vrachtwagenkoeling (of gebruik van stille koeling). Het expeditiedock op de hoek Drakenburgstraat en Neude wordt voorzien van stroomvoorziening voor de koelmotoren zodat leveranciers deze voorzieningen gebruiken en koelingsmotoren uit staan.
Op dit moment is geen zicht op maatregelen om de geluidsniveaus van laden en lossen verder terug te dringen. Vanwege verkeersveiligheid is, ondanks aanwezigheid van één of twee begeleiders, achteruitrijsignalering nodig. Het verplaatsen van de loslocatie voor een deel van de vrachtwagens naar elders is niet haalbaar.
Verdergaande maatregelen voor logistiek zoals minder leveringen, Stadsdistributie, stillere achteruitrijsignalering e.d. zijn pas te bepalen als de huurders bekend zijn. Dan zal de gemeente met de huurders in overleg gaan om de logistiek te optimaliseren.

Het geluidniveau van 54 dB(A) leidt bij de woningen tot een binnen-niveau dat niet hoger is dan de grenswaarde van 35 dB(A).

De overschrijding van de richtwaarde wordt in dit geval als acceptabel gezien.
Detailhandel is al mogelijk in het gehele gebouw, op basis van het bestemmingsplan. Ook in dat geval is laden en lossen van goederen noodzakelijk. De locatie bevindt zich in de binnenstad in het kernwinkelgebied met de daarbij behorende dynamiek.
Bij de planvorming is de wijze van bevoorraden verkeerskundig onderzocht. Dit heeft als resultaat dat de expeditie in hoofdzaak plaats zal vinden vanaf de zijde van de Drakenburgstraat. De wijze van bevoorraden is toegelicht in de notitie 'Toelichting wijze van bevoorraden voormalig Postkantoor Neude te Utrecht', d.d. 13 mei 2016 (kenmerk KvdN/MBl/CJ/GA 16962-4-NO-001).
Gezien de opzet van het gebouw is expeditie aan de zijde van de Drakenburgstraat een logische plek. Aan deze zijde van het rijksmonument is een nieuwe toegang voor goederen te realiseren met respect voor de monumentale waarden van het gebouw.

Piekniveaus in de avondperiode overschrijden de grenswaarde van het Activiteitenbesluit met 9 dB ten gevolge van het dichtslaan van de portieren van bestelauto's. Dit wordt als acceptabel beschouwd omdat ook nu al in deze straat auto's parkeren en autoportieren dichtslaan.

Door middel van milieuhandhaving worden bewoners voldoende beschermd tegen geluidhinder van het laden en lossen.

Expeditie
Doordat het laden en lossen wordt geconcentreerd in de Drakenburgstraat zal dit gedurende een groot deel van de dag plaats vinden. De Oudegracht, de Drakenburgstraat en de Neude kunnen op termijn tot het venstertijdengebied gaan behoren. In dat geval zal naar verwachting maatwerk nodig zijn voor de bevoorrading van het voormalige postkantoor.

<u>Bedrijven en milieuzonering</u>
Gezien de afstand van de (meldingsplichtige) activiteiten (horeca en foodmarkt) tot woningen en de resultaten uit het akoestisch onderzoek levert het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

<u>Luchtkwaliteit</u>
De impact van het voornemen op de luchtkwaliteit wordt bepaald door de verkeersaantrekkende werking van de geplande ontwikkeling. In de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' is hiervoor door Peutz een berekening gemaakt met de NIBM-tool. De NIBM-tool is een rekentool bedoeld voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Hiermee is op een eenvoudige en snelle manier bepalen of een plan niet-in-betekenende-mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.
Uit deze berekening blijkt dat de ontwikkeling "niet in betekende mate" bijdraagt aan de concentratie van stof in de buitenlucht. Derhalve hoeft formeel niet te worden onderzocht of de grenswaarden voor de luchtkwaliteitsbepalende stoffen worden overschreden
Het is reëel te verwachten dat een groot aandeel van de bezoekers van de verschillende functies (bibliotheek, horeca en detailhandel) gebruik zal maken van de fiets of het openbaar vervoer. Immers, de locatie is per fiets en openbaar vervoer zeer goed bereikbaar en met de auto minder goed. De auto-verkeersaantrekkende werking zal derhalve naar verwachting nog lager zijn dan getoond in worstcase berekening volgens de NIBM-tool.

<u>Bodem</u>
Naar aanleiding van de aanvraag van een omgevingsvergunning en op basis van het verstrekte bodemonderzoek is een bodemkwaliteitsverklaring opgesteld. Daarbij is getoetst aan de Circulaire

bodemsanering 2013. Het doel van deze toetsing is om het bouwen op ernstig verontreinigde grond tegen te gaan, voor zover schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers. Uit de toetsing blijkt dat op plaatsen waar de bestaande bebouwing wordt uitgebreid bodemonderzoek moet worden verricht conform de NEN5740. Ook op plaatsen waar het souterrain wordt uitgebreid of verdiept moet bodemonderzoek worden verricht. Hiervoor wordt een voorwaarde opgenomen in de vergunning.

Externe veiligheid

Uit de 'Ruimtelijke onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' van Peutz blijkt dat er in de nabije omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen zijn gelegen. Tevens vindt op korte afstand geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Milieu-effectrapportage

Uit de 'Ruimtelijke onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' van Peutz blijkt dat er geen m.e.r. beoordeling hoeft plaats te vinden. Hoewel geen sprake is van een overschrijding van de drempelwaarde is wel sprake van een activiteit die wordt genoemd onder onderdeel D. In dit geval zou een vormvrije m.e.r. beoordeling uitgevoerd dienen te worden. Bij deze beoordeling komen dezelfde milieuaspecten aan de orde die in het kader van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing inzichtelijk zijn gemaakt. Op basis van de Europese criteria en relevante wet- en regelgeving kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen activiteiten niet zullen leiden tot "aanzienlijke milieugevolgen". Er hoeft derhalve geen m.e.r.-beoordeling plaats te vinden, dan wel een milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld als bedoeld in de Wet milieubeheer.

Flora en fauna

Uit de door ingenieursbureau Tauw uitgevoerde Quickscan, d.d. 24 maart 2016, van de aanwezige flora en fauna is gebleken dat een nader onderzoek naar de gierzwaluw en de gewone dwergvleermuis en laatvlieger noodzakelijk was. Op basis van de 'Notitie beschermde soorten Postkantoor Neude te Utrecht', d.d. 13 september 2016, van Bureau Waarden burg B.V. ecologie en Landschap, is gebleken dat het plangebied geen betekenis heeft als vaste nestplaats voor huismus en gierzwaluw of als vaste rust- en verblijfplaats (inclusief foerageergebied en vliegroutes) voor vleermuizen. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is dan ook niet noodzakelijk. Wel dient bij werkzaamheden rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van broedende vogels.

Bomen

Binnen het projectgebied staan geen bomen.

Water

Uit de waterparagraaf van de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er ten gevolge van het bouwplan geen nadelig effect op de waterhuishouding is te verwachten.

Kabels en leidingen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels of leidingen aanwezig.

Archeologie

Met betrekking tot archeologie wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.

Duurzaamheid

Er wordt een inspanning geleverd om verbouwing van het Rijksmonument duurzaam uit te voeren. In de huidige staat heeft het pand energielabel D (op één punt na is er zelfs sprake van klasse E). Het opnieuw gebruiken van het bestaande gebouw kan op zich als duurzaam worden aangemerkt. Voor het gebouw wordt Energielabel C als maximaal haalbaar beschouwd. Dit komt omdat de monumentale waarden van het gebouw in stand worden gehouden en omdat het gebouw een publiek karakter heeft waarbij veel mensen makkelijk naar binnen en buiten moeten kunnen gaan.
Er worden verschillende maatregelen genomen. De wanden van het souterrain, de vloer van de hal en het dak worden geïsoleerd en het gebouw wordt, waar nodig, voorzien van zonwering om de benodigde koeling te beperken. Daarnaast wordt HR++ glas toegepast met betere ZTA-waarden. Daarnaast wordt het gebouw aangesloten op de stadsverwarming.
Een deel van de te treffen maatregelen is afhankelijk van de uiteindelijke afbouw waarvoor de huurders verantwoordelijk zijn. De initiatiefnemer zal de huurders wijzen op de energiebeperkende maatregelen, zoals het toepassen van aanwezigheidsdetectie en/of dagschakeling, ledverlichting, spaarlampen e.d., en hen verzoeken zoveel mogelijk maatregelen door te voeren. Voor wat betreft de bibliotheek zal er sprake zijn van een klimaatlabel B (dit verschilt per ruimte) en gestreefd wordt naar energielabel C.

Gezondheid

Met de voorgenomen functies zal in het pand geen 'langdurig verblijf' plaatsvinden (zoals o.a. in woningen en scholen het geval is). Vanuit gezondheidsoogpunt gelden daardoor geen extra voorwaarden aan het pand. Het gebouw is goed te voet en per fiets bereikbaar, wat uitnodigt tot bewegen. Daarnaast vervult de bibliotheek een ontmoetingsfunctie centraal in de stad.
Het Rijksmonument is voor iedereen toegankelijk; zowel voor mensen met als zonder beperking. Vanaf de Oudegrachtzijde en vanaf de Neude sluiten de entrees aan op het straatniveau. De bibliotheek is te bereiken via de entree aan de Neude. De bibliotheek zal toegankelijk worden voor iedereen, overeenkomstig het VN verdrag Handicap/ Agenda 22, zodat iedereen gebruik kan maken van de diensten van de bibliotheek. De verdiepingen van de bibliotheek zijn voor iedereen per lift bereikbaar. Om een goede bereikbaarheid voor mensen met een beperking te realiseren vindt overleg plaats tussen de bibliotheek en het Solgu (Stedelijk overleg lichamelijk gehandicapten Utrecht). De horecagelegenheid aan de Potterstraat kan door mensen met een beperking worden bereikt via de bibliotheek. Het souterrain is vanaf de ingang aan de Potterstraat bereikbaar via een trap. Via de ingang aan de Potterstraat kunnen mensen met een beperking de lift nemen naar het souterrain. De fietsenstalling is bereikbaar vanaf de Neude via een hellingbaan. De entree van de winkels aan de Oudegrachtzijde bevindt zich op straatniveau. Voor de winkels op de verdieping is het wenselijk dat deze ook voor iedereen toegankelijk zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de ondernemers om ervoor zorg te dragen dat de winkels bereikbaar zijn.

Uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

De kosten van de herontwikkeling komen voor rekening van de initiatiefnemer.
De gemeente en de initiatiefnemer hebben een exploitatieovereenkomst gesloten.

Planschade

Ten behoeve van de aanvraag is de 'Risicoanalyse planschade met betrekking tot de herontwikkeling van het voormalige postkantoor aan de Neude 11 te Utrecht', d.d. juni 2016, opgesteld door de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken. Hieruit blijkt dat als gevolg van de herontwikkeling van het

voormalige postkantoor geen te vergoeden indirecte planschade is te verwachten op basis van artikel 6.1 Wro. In de exploitatieovereenkomst is ook het verhaal van planschade opgenomen.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer heeft reeds in een vroegtijdig stadium omwonenden geïnformeerd over het beoogde voornemen en overleg gevoerd met de gemeente.

Op 6 november 2014 heeft de gemeenteraad in de motie 'Tijd voor heldere keuzes: maak samen een haalbaar plan voor de Centrale Bibliotheek' het college verzocht om samen met de Stichting Bibliotheek Utrecht een realistisch alternatief plan uit te werken voor huisvesting van de Centrale Bibliotheek.
Op 26 juni 2015 heeft het college het startdocument en de intentieovereenkomst "Herontwikkeling Postkantoor Neude met centrale bibliotheek" vastgesteld, waarin de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalige Postkantoor zijn vastgelegd. Deze documenten zijn besproken tijdens de gecombineerde commissievergadering van 8 september 2015.
Op 26 mei 2016 zijn de visie "Utrecht 'maakt kennis' met de bibliotheek van de 21e eeuw" en het bijbehorende "Ondernemingsplan 2016-2020 de Bibliotheek Utrecht; ondernemend en programmerend voor de stad" besproken in de gemeenteraad. De visie en de functionele criteria voor het ondernemingsplan zijn toen vastgesteld.

Conclusie

De herontwikkeling van het voormalige postkantoor is een door de gemeente gewenste ontwikkeling die recht doet aan het bijzondere karakter van het rijksmonument en de centrale ligging in de binnenstad. Daarbij vormt de geplande winkelfunctie in de uitbreiding aan de zijde van de Oudegracht een versterking van het kernwinkelgebied. De uitbreiding sluit aan bij de uitgangspunten van de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan die de mogelijkheid biedt om het gehele bestemmingsvlak te bebouwen. De ontwikkeling is in overeenstemming met de geldende wettelijke kaders en het daarmee samenhangende beleid. In verband met de uitvoering van het plan wordt een aantal voorwaarden verbonden aan de vergunning. De omgevingsvergunning voor het afwijkende planologische gebruik kan voor dit initiatief worden verleend.

Vergunningen, Toezicht en Handhaving
Afdeling Vergunningen
Postadres Postbus 8406, 3503RK Utrecht
Telefoon 14030
Web: www.utrecht.nl

ASR Nederland Vastgoed Maatschappij
T.a.v. de heer G. Voorn
Postbus 2009
3500 GA UTRECHT

CONCEPT



Behandeld door	Mevrouw J.O.M. Geleyns
Doorkiesnummer	030 - 286 46 57
E-mail	j.geleyns@utrecht.nl
Bijlage(n)	1 set gewaarmerkte stukken
Leges	€ nog in te vullen

Datum	15 augustus 2016
Ons kenmerk	HZ_WABO-16-09655
Onderwerp	Ontwerpbesluit omgevingsvergunning

Verzonden
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer Voorn,

U heeft een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor het adres Neude 11 te Utrecht. Deze aanvraag hebben wij op 25 maart 2016 ontvangen en is geregistreerd onder kenmerk HZ_WABO-16-09655. Ons besluit over uw aanvraag voor het veranderen en vergroten van het voormalige Postkantoor ten behoeve van een bibliotheek, detailhandel en horeca heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Slopen conform planologische voorschriften (artikel 2.1 lid 1 sub h van de Wabo).
- Wijzigen van een monument (artikel 2.1 lid 1 sub f van de Wabo)
- Afwijken van de Bestemming (artikel 2.1 lid 1 sub c en artikel 2.12 van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)

Tevens betreft dit besluit:

- Toestemming inneming openbare grond, artikel 2.9 van de Algemene plaatselijke verordening

Besluit

Wij besluiten de gevraagde omgevingsvergunning te verlenen. Hieronder vermelden wij de procedure waarop dit besluit is gebaseerd.

Bij deze omgevingsvergunning hoort een aanhangsel. Hierin vindt u de overwegingen en besluiten, de voorschriften en de aandachtspunten van uw vergunning. Verder hebben wij gewaarmerkte stukken als bijlage toegevoegd. Deze zijn ook onderdeel van uw vergunning.

Procedureel

Tijdens de behandeling van uw aanvraag hebben wij de voorgeschreven procedure uit de Wabo, de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) doorlopen.

Publicatie
Tussen "datum start ter inzage legging" en "datum einde ter inzage legging" heeft de aanvraag samen met het conceptbesluit en bij behorende stukken ter inzage gelegen. Eenieder heeft in deze periode de mogelijkheid gehad om zienswijzen in te dienen. Van deze mogelijkheid is gebruik/ geen gebruik gemaakt. In het aanhangsel bij deze vergunning leest u hoe wij deze zienswijzen bij dit besluit hebben betrokken.

Gecoördineerde besluitvorming
Dit besluit is voorbereid met toepassing van de coördinatieregeling (artikel 3.32 van de Wet ruimtelijke ordening). De omgevingsvergunningen worden tezamen met de APV-vergunning voor inname openbare grond ter inzage gelegd overeenkomstig de uitgebreide voorbereidingsprocedure en tezamen vergund. Vanwege deze gecoördineerde voorbereiding kunnen de onderstaande rechtsmiddelen worden aangewend. Voor alle samenhangende besluiten vindt gelijktijdige mededeling/publicatie plaats.

Inwerkingtreding
Na het verstrijken van de beroepstermijn (van zes weken) treedt dit besluit in werking. De beroeps-termijn begint te lopen zodra dit besluit is gepubliceerd. In deze periode kunnen belanghebbenden beroep aantekenen en daarnaast de voorzieningenrechter vragen het besluit te schorsen U mag pas gebruik maken van deze vergunning nadat de beroepstermijn is verstreken of nadat de rechter over een eventueel verzoek om voorlopige voorziening heeft beslist. Hiermee wordt voorkomen dat de vergunde werkzaamheden al zijn uitgevoerd voordat de rechter de zaak heeft kunnen boordelen. Indien het beroep gegrond wordt verklaard dan is het mogelijk dat wij een nieuw besluit moeten nemen. De vergunning kan in dat geval alsnog worden gewijzigd of geweigerd.

Beroepsmogelijkheid
Belanghebbenden kunnen binnen 6 weken na terinzagelegging van dit besluit schriftelijk beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (postbus 20019, 2500 EA Den Haag). Zo mogelijk dient een kopie van het bestreden besluit bijgevoegd te worden. Voor het instellen van beroep zijn griffierechten verschuldigd. Het is niet mogelijk om per e-mail beroep in te stellen.

Mogelijkheid verzoek om voorlopige voorziening
Het enkel indienen van een beroepschrift schort de werking van dit besluit niet op. Als een spoedeisend belang aanwezig is, kan door de indiener van een beroepschrift een afzonderlijk verzoek om 'voorlopige voorziening' ingediend worden bij de Voorzitter van de voornoemde Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Middels dit verzoek kan er om schorsing van het besluit worden verzocht. Ook hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Publicatie besluit
Wij publiceren dit besluit op de volgende website: www.officielebekendmakingen.nl.

Registratie werkzaamheden
Wij wijzen u op de verplichting voor het tijdig melden van de start van de werkzaamheden zoals dit in het aanhangsel wordt genoemd. Deze melding kan digitaal worden ingediend via een link op de pagina: www.utrecht.nl/bouwtoezicht.

Daarnaast moeten de werkzaamheden gereed worden gemeld. Hiervoor kunt u contact opnemen met de inspecteur van Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving, de heer M. Nobel, telefoonnummer: 06 - 39897215, e-mailadres: m.nobel@utrecht.nl.

Betaling leges
U bent voor de verrichte werkzaamheden leges verschuldigd. De hoogte van dit bedrag is € nog in te vullen. Hiervoor ontvangt u apart een rekening.

Heeft u vragen?
Voor meer informatie over de inhoud van deze brief kunt u terecht bij mevrouw J.O.M. Geleyns, telefoonnummer: 030 - 286 46 57, e-mailadres: j.geleyns@utrecht.nl.

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders,

M. Prijs
Hoofd Vergunningen

CONCEPT

Aanhangsel

De volgende voorschriften en overwegingen zijn onderdeel van de omgevingsvergunning, verleend op 15 augustus 2016 aan ASR Nederland Vastgoed Maatschappij voor het project het veranderen en vergroten van het voormalige Postkantoor ten behoeve van een bibliotheek, detailhandel en horeca op het adres Neude 11 te Utrecht.
De onderdelen van deze omgevingsvergunning zijn gebaseerd op de volgende artikelen:

- Artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo, het bouwen.
- Artikel 2.1 lid 1 sub c van de Wabo juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, het in afwijking van het bestemmingsplan gebruiken van een pand.
- Wijzigen van een monument (artikel 2.1 lid 1 sub f van de Wabo)
- Artikel 2.1 lid 1 sub h van de Wabo voor het slopen van een bouwwerk in een Beschermd Stads- of Dorpsgezicht.
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)
- Toestemming inneming openbare grond, artikel 2.9 van de Algemene plaatselijke verordening

Beoordeling zienswijzen

De zienswijze(n) vatten wij als volgt samen.
- Samenvatting zienswijzen.
- Reactie op zienswijze(n).
- Conclusie op zienswijze(n).

Activiteit Bouw en Afwijken van de Bestemming

Constateringen

- Uw aanvraag is in strijd met artikel 5.1, 5.2.1.a en artikel 24.1 van het bestemmingsplan "Binnenstad". Uw aanvraag voldoet namelijk niet aan de bepaling in artikel 5.1 Centrum-2 dat het gebouw bestemd is voor detailhandel en publieksgerichte dienstverlening. Volgens artikel 5.2.1.a moet binnen het bouwvlak worden gebouwd en volgens artikel 24.1 Verkeer-Verblijfsgebied mag alleen ten behoeve van deze bestemming aan de buitenkant van het gebouw worden gebouwd.
- Op de begane grond wordt een zelfstandige voorziening voor Horeca D2 gerealiseerd op de tweede verdieping additionele horeca.
- Uw aanvraag is in strijd met artikel 2.5.30 van de Bouwverordening.
- Uw aanvraag valt in gebied waarvoor een voorbereidingsbesluit in werking is getreden of een bestemmingsplan in ontwerp ter inzage is gelegd als bedoeld in artikel 3.3 van de Wabo.
- Op grond van artikel 3.3 van de Wabo is een aanhoudingsgrond aanwezig.

Overwegingen

- Ons college is bevoegd om met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° van de Wabo af te wijken van het geldende bestemmingsplan.
- Uw aanvraag betreft een gewenste ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse. Wij verwijzen voor de overwegingen naar de bijgevoegde ruimtelijke onderbouwing.
- De Commissie Welstand en Monumenten heeft het college positief geadviseerd over uw aanvraag.

CONCEPT

Besluit en motivering

Het volgende is besloten:

- De omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van artikel 5.1, 5.2.1.a en artikel 24.1 uit de voorschriften van het bestemmingsplan "Binnenstad" door toepassing van in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3°. De motivatie om van deze bevoegdheid gebruik te maken hebben wij samengevat in de ruimtelijke onderbouwing die onderdeel uitmaakt van deze omgevingsvergunning.
- Af te wijken van artikel 2.5.30 lid 1 door toepassing van artikel 2.5.30 lid 4 van de bij de Bouwverordening behorende voorschriften. Er kan worden afgeweken van de Bouwverordening nu aan het college van burgemeester en wethouders is aangetoond dat voor een periode van 10 jaar op een loopafstand van maximaal 1000 meter minimaal 12 autoparkeerplaatsen structureel en duurzaam beschikbaar zijn. Voor een wijziging of beëindiging van de inzet van deze alternatieve parkeerruimte is vooraf instemming van het college nodig.
- Op grond van artikel 3.3 van de Wabo zijn wij bevoegd om de aanhoudingsgrond te doorbreken. Voor dit besluit is van deze bevoegdheid gebruik gemaakt.

Voorschriften

Algemene Voorschriften

- Voor alle hierna te noemen stukken die voor nadere beoordeling moeten worden ingediend geldt het volgende: is de aanvraag via het Omgevingsloket Online (OLO) ingediend dan moeten deze gegevens via dit digitale loket worden toegezonden. Is de aanvraag op papier ingediend dan moeten deze gegevens in papieren vorm (in enkelvoud en voorzien van het kenmerk van de vergunning) worden ingediend, ter attentie van de eerder genoemde buiteninspecteur van Toezicht & Handhaving.
- De bouwwerkzaamheden moeten overeenkomstig deze vergunning worden uitgevoerd. Indien gebouwd wordt in afwijking van deze vergunning zal handhavend worden opgetreden.
- U moet de start van de bouwwerkzaamheden (inclusief ontgraaf- en funderingswerkzaamheden) tenminste zeven dagen voor de aanvang melden via de webpagina: www.utrecht.nl/bouwtoezicht.
- Daarnaast moet u het storten van beton tenminste één dag van tevoren melden bij de eerder genoemde inspecteur van Toezicht & Handhaving.
- Hierbij wordt goedkeuring gegeven aan het constructieprincipe. Uiterlijk 3 weken voor de uitvoering van de betreffende bouwwerkzaamheden dienen de definitieve constructiegegevens ter goedkeuring te worden ingediend.
- Uiterlijk drie weken voor aanvang van de bouwwerkzaamheden moeten de volgende gegevens ter beoordeling worden ingediend of (indien reeds ingediend) zijn goedgekeurd:
  - een rapport van een aanvullend bodemonderzoek.
  - de materiaal- en kleurmonsters (indienen bij het bureau van de welstandscommissie www.welstandutrecht.nl).
  - een bouwveiligheidsplan (BLVC) met betrekking tot de veiligheid van derden (geen Arbowet). U wordt hiervoor verwezen naar de site www.utrecht.nl, Toolbox bouwhinder.
  - een tekening van de inrichting van het bouwterrein.
- De derde verdieping van het pand mag niet worden gebruikt ten behoeve van detailhandel.
- De te vestigen foodmarket in de kelder van het gebouw mag enkel een 'mandjes supermarkt' zijn.
- Gezien de verklaringen van geen bedenkingen van de Raad en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed dient u zich te houden aan de daarin opgenomen voorschriften.

CONCEPT

- Er moet te allen tijde rekening gehouden worden met de maximaal toegelaten aslast ter plaatse van de werfkelders.
- Uiterlijk op de dag van beëindiging van de bouwwerkzaamheden moet het werk worden gereed gemeld bij de genoemde inspecteur van de afdeling Toezicht & Handhaving. Voorafgaand aan deze melding mag het bouwwerk niet in gebruik worden genomen.

Voorschriften Bouwbesluit

Overige voorschriften Bouwbesluit

- Ter nadere beoordeling en goedkeuring moet tenminste drie weken voor de uitvoering van de betreffende werkzaamheden de volgende gegevens worden ingediend:
  - de definitieve installatietekeningen en -berekeningen van natuurlijke en mechanische ventilatievoorzieningen.
  - de definitieve installatietekeningen en -berekeningen van toevoer van verbrandingslucht en de afvoer van rookgassen.

Activiteit Bouw/Brandweer

Veiligheidsregio Utrecht Brandweer Preventie heeft de bouwaanvraag getoetst aan de regelgeving met betrekking tot brandveiligheid en vluchten van het Bouwbesluit 2012, de Regeling Bouwbesluit 2012 en de Utrechtse Bouwverordening. Verder is beoordeeld of de ingediende gegevens in overeenstemming zijn met het Handboek Brandbeveiligingsinstallaties en de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid van Brandweer Nederland.

Bij de toetsing van het plan is uitgegaan van:
- Bijeenkomstfunctie
- Kantoorfunctie
- Winkelfunctie
- Overige gebruiksfunctie

Bij de toetsing is uitgegaan van:
- Verbouw niveau

De aanvraag **voldoet** aan genoemde regelgeving **mits** voldaan wordt aan de onderstaande voorschriften en aanvullende brandveiligheidsvoorwaarden. Voor de volledige tekst van de betreffende artikelen verwijs ik u naar het Bouwbesluit 2012, de Regeling Bouwbesluit 2012 en de Utrechtse Bouwverordening.

Bij onderstaande voorschriften wordt steeds het wetsartikel dat van toepassing is genoemd. Vervolgens is de constatering beschreven en de maatregel die genomen kan worden om aan de voorwaarde te voldoen. Deze maatregel is een mogelijkheid om aan de voorwaarde te voldoen. Andere gelijkwaardige oplossingen kunnen ook voorgedragen worden. Deze moeten besproken worden met de Veiligheidsregio Utrecht Brandweer Preventie.

Productspecificaties zoals genoemd in een of meer van de onderstaande punten kan op basis van de MOR artikel 2.7 lid 3, tot 3 weken vóór uitvoering van desbetreffend onderdeel aangeleverd worden.

CONCEPT

Voorschrift: Artikel 1.3 Gelijkwaardigheidsbepaling.
Constatering: Op basis van artikel 1.3 van het Bouwbesluit is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om door middel van een rapportage gelijkwaardige brandveiligheid aan te tonen. Het rapport is opgesteld door Peutz met het Rapportnummer G 16962-2-RA-010 d.d. 25 mei 2016.
Voorwaarde: De in dit rapport vastgestelde eisen en voorwaarden moeten worden uitgevoerd en maken deel uit van deze omgevingsvergunning.

Indien in onderstaande voorschriften onder 'maatregel' wordt aangegeven dat gegevens, berekeningen of PvE's aangeleverd moeten worden, moet deze informatie, in aanvulling op de WABO aanvraag, worden ingediend bij de gemeente Utrecht, afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving, team Toezicht en Handhaving bebouwde omgeving.

Voorschriften

BOUWBESLUIT 2012
Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Voorschrift: Artikel 1.3 Gelijkwaardigheidsbepaling (sprinklerinstallatie B)
Constatering: Op basis van artikel 1.3 van het Bouwbesluit is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om door middel van een sprinklerinstallatie gelijkwaardige brandveiligheid te bieden. Hiervoor is naast het brandveiligheidsconcept een uitgangspuntendocument (UPD) watermist opgesteld door Peutz met rapportnummer GB 16962-1-RA d.d. 25 mei 2016. Dit rapport is nog niet volledig duidelijk.
Maatregel: De onderstaande punten van dit UPD verduidelijken of aanvullen:
- Blz. 5. volgens tabel 2.1 wordt het bibliotheekdeel hoge centrale hal wel gesprinklerd?
- Blz. 8. De zin in §4.2 "In het algemeen geldt dat tussen beveiligd en onbeveiligd gebied ten minste een 60 minuten brandwerende scheidingsconstructie aanwezig is." is verwarrend en moet worden verwijderd. In §4.3 wordt dit beter omschreven.
- Blz. 9. los van het handmatig bijvullen van de watervoorraad moet ook automatisch kunnen worden bijgevuld met 75 dm^3/min.
- Blz. 10 bij §4.7. Om onjuiste signaleringen te voorkomen de flowswitches niet in serie plaatsen.

Hoofdstuk 2 Technische bouw Voorschriften uit het oogpunt van veiligheid

Afdeling 2.10 Beperking van uitbreiding van brand
Gegevens over luchtbehandeling indienen: artikel 2.84
Voorschrift: Artikel 2.84 van het Bouwbesluit 2012.
Constatering: Er is niet voldoende aangetoond dat de WBDBO van doorvoeren van de luchtbehandeling in scheidingen waarvoor een brand- of rookwerendheidseis geldt, voldoet.
Maatregel: De gegevens (tekeningen) van de luchtbehandelingsinstallatie moeten worden ingediend.

Gegevens over deuren/wanden, kleppen en doorvoeringen etc. indienen: artikel 2.84
Voorschrift: Artikel 2.84 van het Bouwbesluit 2012.

CONCEPT

Constatering: Er is niet voldoende aangetoond dat de WBDBO van scheidingen waarvoor een brand- of rookwerendheidseis geldt voldoet.

Maatregel: Van de op de tekening aangegeven (indien van toepassing zijnde) wand-, kozijn-, deur-, gevel-, vloer- en/of plafond constructies met een brand- en/of rookwerendheidseis moeten testrapporten worden ingediend overeenkomstig de geldende NEN/NEN-EN.

Maatregel: De specificaties van de manier waarop doorvoeringen in een brand- en/of rookwerende scheiding worden afgewerkt, moeten worden ingediend overeenkomstig de geldende NEN/NEN-EN.

Maatregel: Van de toegepaste brandwerende kleppen, roosters en of manchetten in de op tekening aangegeven wand-/ vloer-/ plafond constructies met een brand- en/of rookwerendheidseis, moeten testrapporten worden ingediend overeenkomstig de geldende NEN/NEN-EN.

Hoofdstuk 6 Voorschriften bij installaties

Afdeling 6.5 Tijdig vaststellen van brand, nieuwbouw en bestaande bouw

Voorschrift: Artikel 6.20 van het Bouwbesluit 2012.

Constatering: Er is een Programma van Eisen (PvE) brandmeldinstallatie en ontruimingsalarminstallatie opgesteld door Peutz met rapportnummer GB 16962-2-RA d.d. 25 mei 2016, echter zijn er nog enkele opmerkingen.

Maatregel: Het PvE aanpassen of aanvullen met onderstaande punten:
- Blz. 5. De bijlagen ontbreken.
- Blz. 8. De indeling van de detectiezones ontbreekt.
- Blz. 9. Kleefmagneten door BMI elke 24 uur ontgrendelen i.p.v. eens per week.
- Blz.15. De brandweer tekent het PvE BMI als laatste partij.

Tevens gelden de volgende voorwaarden inzake de brandveiligheid:
- Uiterlijk vier weken voor de in gebruikname van het gebouw moet conform het Bouwbesluit 2012 een melding brandveilig gebruik zijn gedaan.
- Uiterlijk acht weken voor ingebruikname moet een aanvraag zijn gedaan voor een sleutelkluis, voor een snelle toetreding bij brand of hulpverlening;
- De brandweer moet uitgenodigd worden voor de oplevering van het bouwwerk en de installaties.

Aandachtspunten
- Door bouwwerkzaamheden en het aan- en afvoeren van bouwmateriaal kan schade aan de openbare weg, straatmeubilair, openbaar groen, straatverlichting en dergelijke ontstaan. Herstelwerkzaamheden en/of aanpassingen ten gevolge daarvan worden door Stadswerken op kosten van de aanvrager uitgevoerd. U dient voor deze werkzaamheden tijdig contact op te nemen met de gebiedsbeheerder van de desbetreffende wijk, bereikbaar via het Klantcontact Centrum van de gemeente Utrecht op telefoonnummer: 030 - 286 00 00.
- Krachtens de Monumentenwet 1988 is het verboden om zonder opgravingbevoegdheid archeologische overblijfselen te vernietigen. U moet er rekening mee houden dat archeologisch onderzoek zal worden verricht. Ruimschoots voor de aanvang van de sloop-en/of bouwwerkzaamheden moet u hiervoor contact opnemen met de afdeling Erfgoed van de Gemeente Utrecht. Deze is bereikbaar op werkdagen van 9.00 uur tot 11.00 uur onder telefoonnummer: 030 - 286 39 90.
- We wijzen u op het feit dat u naast deze omgevingsvergunning tevens een sloopmelding op grond van artikel 1.26 van het Bouwbesluit 2012 moet indienen via de website www.omgevingsloket.nl.

CONCEPT

- Indien bronbemaling noodzakelijk is moet u dit melden bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). In sommige gevallen is een vergunning vereist. Op de webpagina www.hdsr.nl/vergunningen treft u informatie aan in welke gevallen een vergunning van het waterschap is vereist.
- Deze vergunning wordt verleend behoudens rechten van derden. Dit betekent dat privaatrechtelijke zaken de uitvoering van de werkzaamheden geheel of gedeeltelijk kunnen verhinderen.
- De omgevingsvergunning kan geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken indien:
  - blijkt dat de vergunning is verstrekt op grond van onjuiste gegevens bij de aanvraag;
  - de aan de vergunning verbonden voorschriften niet zijn of worden nagekomen;
  - van de vergunning geen gebruik wordt gemaakt binnen 26 weken na bekendmaking;
  - de werkzaamheden met meer dan 26 weken zijn stilgelegd;
  - de vergunninghouder dit verzoekt.

Activiteit Bouw (leidingplan riolering en hemelwaterafvoeren BB 6.15 t/m 6.18)

Het bestaande bouwwerk is voor de afvoer van huishoudelijk afvalwater en hemelwater in de huidige situatie voorzien van aansluitingen op de openbare riolering.
Door de voorgenomen wijzigingen aan, en het (toekomstig) gebruik van het bouwwerk zijn nieuwe aansluitingen op de openbare riolering gewenst om te voorkomen dat een nadelige situatie voor de gezondheid ontstaat. In de nabijheid van het bouwwerk of perceel is een openbaar vuilwaterriool aanwezig waarop afvoeren van huishoudelijk afvalwater aangesloten kunnen worden.
In de nabijheid is een openbaar (gemengd) rioolstelsel aanwezig waarop afvoeren van hemelwater aangesloten kunnen worden en hemelwater op dat stelsel mag worden gebracht.
In de volgende voorschriften en specificaties wordt verder ingegaan op het leidingplan voor riolering (huishoudelijk afvalwater) en hemelwaterafvoeren van het bouwwerk/de bouwwerken tot en met de eigendomsgrens en/of voor het (laten) maken van (nieuwe) aansluitingen op de (openbare) riolering.

Riolering bij sloop- en verbouwwerkzaamheden:

Tijdens de sloop- of verbouwwerkzaamheden mag geen schade ontstaan aan de openbare riolering.
De aanwezige aansluiting(en) op de openbare riolering moeten voor rekening van de perceeleigenaar voor de duur van de werkzaamheden (eventueel) tijdelijk worden dichtgezet om te voorkomen dat er schade aan de (openbare) riolering ontstaat. Eventuele schade aan de (openbare) riolering, aantoonbaar ontstaan door de sloop- of (ver)bouwwerkzaamheden kan worden verhaald op de perceeleigenaar.
Onder schade aan de openbare riolering wordt in ieder geval inbegrepen:
Sloopafval en/of zandinspoeling in perceelaansluitleidingen, gemeentelijke installaties (gemalen en persleidingen) en straatriolering.

Voorschriften:

Riolering- en hemelwaterafvoeren moeten voldoen aan het Bouwbesluit, in het bijzonder NEN 3215 en NTR3216. De nieuwe leidingsystemen voor huishoudelijk afvalwater, bedrijfsafvalwater en hemelwater binnen het perceel moeten gescheiden van elkaar zijn uitgevoerd tot buiten de eigendomsgrens.
Het (principe)leidingplan betreft tekeningnummer 1200-S1, schaal 1:100; datum 25-03-2016 zoals gevoegd bij de aanvraag om omgevingsvergunning.
De "in rood" op de tekening(en) aangegeven wijzigingen/aanvullingen moeten worden uitgevoerd, deze zijn aangegeven op bijgaande tekening met kenmerk **DZ_INH_RIO-9194_SWR_V1** d.d. 09-05-2016.
Zettingsconstructies ter plaatse van de gevellijn zoals bedoeld in BB2012 art. 6.18 lid 2 uitvoeren volgens het principe NTR 3216-2012 tabel 12.4 door middel van 1 of meerdere dubbele flexibele steekmoffen met

het vermogen om hoekverdraaiingen op te vangen. (rekening houden met een maximale zakking van < 100mm) Het gebruik van flexibele aansluitstukken en/of polderexpansiestukken in, of nabij de openbare ruimte is niet toegestaan.
Bij lozingstoestellen beneden straatniveau vanuit een kelder of souterrain moeten voorzieningen worden getroffen zoals bedoeld in NEN 3215 artikel 4.1.4 (rioolwaterpomp en/of terugstuwbeveiliging) en NTR 3216 artikel 3.4.2 (overstromingsgevoelige aansluitpunten)
Volgens het ingediende leidingplan worden meerdere afvoerleidingen vanuit de rioolwaterpompputten samengevoegd op (vrij verval) leidingen voor de afvoer van huishoudelijk afvalwater. Dit is alleen toegestaan indien voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat bij een verstopping in een gezamenlijke (perceel-) aansluitleiding, rioolwater vanuit de pomp door de overige verzamelleidingen het gebouw wordt ingeperst. Dit kan door het plaatsen van 1 of meerdere terugstuwbeveiligingen of door de afvoerleidingen vanuit de pompputten door middel van 1 of meerdere afzonderlijke (perceel-) aansluitleidingen aan te (laten) sluiten op de openbare riolering.
Indien wordt gekozen voor 1 of meerdere afzonderlijke (perceel-)aansluitleidingen voor de afvoer vanuit de rioolwaterpompen, moeten de persleidingen vanuit de pompputten buiten het gebouw druk loos worden gemaakt d.m.v. een ontvangstput per afvoerleiding van het type PE 315 o.g., deze ontvangstput(ten) nagelvast tegen het gebouw aanbrengen (= gebouwriolering)
Directe injectiepunten van drukriolering op de openbare riolering zijn niet toegestaan, afvalwater moet onder “vrij verval” lozen op de openbare riolering.
Ontlastvoorzieningen voor hemelwater, zoals bedoeld in het Bouwbesluit, nagelvast tegen het bouwwerk aanbrengen (= gebouwriolering) Het gaat dan om een voorziening op maaiveldniveau in de regenpijp die, als het riool het water niet kan afvoeren, het water af laat stromen over straat of maaiveld.
Het leidingverloop van huishoudelijk afvalwater en hemelwater buiten het bouwwerk en anders dan in het leidingplan 1200-S1 aangegeven moet in stand blijven.

Voorschriften op grond van Bouwbesluit artikel 6.18 lid 4, sub.a:

- Plaats: volgens tekening DZ_INH_RIO-9194_SWR_V1 d.d. 09-05-2016. Aanbrengen tot op 50 cm uit de kadastrale eigendomsgrens.
- Aanlegdiepte: ten miste 60 cm, ten hoogste 80 cm onder maaiveld (bovenkant buis) ter plaatse van de kadastrale eigendomsgrens/grens openbare ruimte, tenzij anders aangegeven.
- Diameter: ten minste 125 mm, ten hoogste 160 mm op, en ter plaatse van de kadastrale eigendomsgrens,
- Materiaal: PVC klasse SN8, kleur roodbruin RAL 8023.

Voorschriften op grond Bouwbesluit artikel 6.18 lid 4, sub b:

- Plaats: volgens tekening DZ_INH_RIO-9194_SWR_V1 d.d. 09-05-2016. Aanbrengen tot op 50 cm uit de kadastrale eigendomsgrens.
- Aanlegdiepte: ten miste 60 cm, ten hoogste 80 cm onder maaiveld (bovenkant buis) ter plaatse van de kadastrale eigendomsgrens/grens openbare ruimte,
- Diameter: 125 mm op of ter plaatse van de eigendomsgrens,
- Materiaal: PVC klasse SN8, kleur grijs RAL 7037.

Voorschriften op grond van Bouwbesluit artikel 6.18 lid 4, sub. c:

Wanneer de gevellijn gelijk is aan de (toekomstige) eigendomsgrens, dan op 50 cm uit de gevellijn een ontstoppingsstuk van het type klemdeksel toepassen (geen schroefdeksel toepassen)

- In verband met aansluiting op een openbaar vuilwaterriool (gemengd stelsel) de gebouw- of

terreinleidingen voor hemelwater voorzien van een (samengesteld) sifon/waterslot.
- Voldoende ontstoppingsstukken en/of inspectiemogelijkheden binnen de eigendomsgrens toepassen.

Realisatie van nieuwe (perceel) aansluitingen op de openbare riolering:
Nieuwe (perceel)aansluitingen op de openbare riolering worden niet anders dan door of vanwege de gemeente Utrecht gerealiseerd. Dit geldt ook voor wijzigingen aan bestaande perceelaansluitleidingen.
Minimaal **8 weken** voordat moet worden aangevangen met de realisatie van nieuwe aansluitingen op de openbare riolering moet door middel van een schriftelijke opdrachtverstrekking (of per e-mail bericht) om aansluiting worden verzocht bij:
Gemeente Utrecht Stadsbedrijven, afdeling Stedelijk Beheer,
groep Civiele Techniek, team Stedelijk Water & Riolering
mail: **swr@utrecht.nl**
Vermeld in de schriftelijke opdrachtverstrekking minimaal de volgende gegevens:
opdracht tot aansluiting(en)
locatie aansluiting(en)
kenmerk en/of afschrift Omgevingsvergunning
factuuradres t.b.v. aansluitkosten

De gestelde termijn tussen opdrachtverstrekking en realisatie is noodzakelijk om (eventueel) noodzakelijke vooronderzoeken te verrichten, en de werkzaamheden in te plannen.
De gemeente Utrecht (in deze vertegenwoordigd door SWR) behoudt zich het recht voor om wijzigingen/aanvullingen op plaats, diepte en diameter, zoals bedoeld in Bouwbesluit 2012 artikel 6.18 lid 4a en 4b door te voeren indien zij dit noodzakelijk en/of redelijk acht.

Aansluitkosten riolering:
Indien de aansluitkosten niet uit hoofde van een eerder door vergunninghouder met de gemeente gesloten overeenkomst zijn voldaan, dient minimaal 8 weken voordat de aansluitingen gerealiseerd moet worden door/namens vergunninghouder een schriftelijke (of per e-mail bericht) opdracht aan de genoemde afdeling worden verleend.
In al deze gevallen geldt:
De aansluitkosten zijn op basis van nacalculatie voor rekening van vergunninghouder. Hiervoor ontvangt vergunninghouder een aparte factuur.
Onder aansluitkosten wordt verstaan: ALLE te maken kosten welke voor het realiseren van de aansluitingen op het gemeenteriool noodzakelijk zijn, eventuele onderzoeks- en (her)ontwerpkosten zijn hierbij inbegrepen.
Tevens vallen de kosten voor toeslagen, tijdelijke grondwaterverlagingen (bemalingen), tijdelijke verkeersmaatregelen, herstel van tijdelijke of permanente verhardingen en de kosten voor het aanvragen van (al dan niet tijdelijke) overige toestemmingen onder de aansluitkosten
Voor gevallen waarbij aansluitkosten zijn voldaan uit een overeenkomst tussen vergunninghouder en gemeente geldt alleen een meldingsplicht en een schriftelijk verzoek tot aansluiting. Vergunninghouder of diens gemachtigde overlegt vooraf een afschrift van de betreffende overeenkomst aan de genoemde afdeling.

CONCEPT

Afvalwaterlozingen:
Afvalwaterlozingen moeten voldoen aan de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit Milieubeheer (Ab) bij lozingen vanuit inrichtingen.
Afvalwater zoals bedoeld in afdeling 3.6 (voedingsmiddelen) moet voldoen aan de in het Activiteitenbesluit Milieubeheer voor de desbetreffende activiteit gestelde eisen.
Hierbij valt te denken aan bedrijfsafvalwater dat voorafgaand aan de vermenging met ander afvalwater c.q. lozing op de openbare riolering dient te worden geleid door een vetafscheider die voldoet aan en wordt gebruikt conform NEN-EN 1825-1 en 2.
Bij onjuist gebruik van de particuliere riolering zijn de kosten voor onderhoud of herstel van het particuliere of openbare riolering volledig voor rekening van perceeleigenaar.
Onder onjuist gebruik wordt in ieder geval inbegrepen:
het via deze aansluiting(en) lozen van stoffen die, vanwege hun aard en samenstelling, verstoppingen in de aansluitleiding(en) of hoofdriool veroorzaken of kunnen veroorzaken en/of de constructie van de aansluitleiding(en) of hoofdriool aantasten of aan kunnen tasten.

Nb.
In de aanvraag is een vetafscheider in een perceel van derden (gemeentegrond) geprojecteerd. Het plaatsen en hebben van deze voorziening kan alleen met redenen omkleed worden toegestaan indien er redelijkerwijs geen mogelijkheden zijn om deze voorziening binnen de inrichting te plaatsen. De voorziening is immers primair voor de bedrijfsvoering van (een gedeelte van-) de inrichting bedoeld. Uit de aanvraag blijkt niet dat het plaatsen van de voorziening binnen de inrichting niet mogelijk is. Bij het argument "*een andere huurder in de onderliggende inpandige ruimte"* is het nog steeds mogelijk om de voorziening binnen de inrichting te plaatsen.

Voor het plaatsen en hebben van een vetafscheider in de openbare ruimte is (mogelijk) een afzonderlijke toestemming van de gemeente Utrecht als grondeigenaar vereist wanneer inderdaad redelijkerwijs geen andere mogelijkheden voor plaatsing zijn. Het is aan vergunninghouder zelf om dit na te gaan.
Het beheer en onderhoud van de afscheider is/wordt dan (mogelijk) door middel van een afzonderlijke privaatrechtelijke overeenkomst tussen grondeigenaar gemeente Utrecht en vergunninghouder/rechthebbende geregeld.

Flora en Fauna
In de ingediende notitie van buro Waardenburg d.d. 13 september 2016 wordt geconcludeerd dat het plangebied geen functie heeft als verblijfplaats/nest gierzwaluw, huismussen en vleermuizen. Er is geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig. U dient rekening te houden met de zorgplicht op grond van artikel 2 lid 1 van de Flora- en faunawet. In verband met de mogelijkheid van broedende vogels in het rond het gebouw wordt geadviseerd verstorende werkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen.

Bodem
Naar aanleiding van de aanvraag van een omgevingsvergunning en op basis van het verstrekte bodemonderzoek is deze bodemkwaliteitsverklaring opgesteld. Daarbij is getoetst aan de Circulaire bodemsanering 2013. Het doel van deze toetsing is om het bouwen op ernstig verontreinigde grond tegen te gaan, voor zover schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers.

Toetsing:
Op plaatsen waar de bestaande bebouwing wordt uitgebreid moet bodemonderzoek worden verricht conform de NEN5740. Ook op plaatsen waar de kelder wordt uitgebreid of verdiept moet bodemonderzoek worden gedaan.

Algemene opmerkingen:
- Omdat in de grond de AW2000-waarden worden overschreven is deze grond niet schoon en niet geschikt voor onbeperkt hergebruik. De afvoer van deze grond kan leiden tot verhoogde kosten. Ten behoeve van grondafvoer is aanvullend monstername en onderzoek noodzakelijk.
- Deze verklaring is geen "schone grondverklaring" en betekent niet dat er geen verontreiniging in de bodem aanwezig is.
- Deze verklaring betreft geen "beschikking ernst en spoed" zoals in het kader van de Wet Bodembescherming (art. 29 jo. 37 Wbb) wordt afgegeven.
- Voor details wordt verwezen naar het genoemde bodemonderzoek.
- Deze verklaring is geldig tot 5 jaar na rapportagedatum van het bodemonderzoek, mits na rapportage van het bodemonderzoek geen bodembedreigende activiteiten zijn uitgevoerd op het onderzochte terrein. Dit is ter beoordeling aan de gemeente.
- Na sloop van de opstallen dient een aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden van het terreindeel waar gesloopt en nieuwbouw overlappen.
- Indien grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw dient onderzocht te worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. Indien dit het geval is, is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

Geluid
Het cumulatieve geluidniveau van laden en lossen is bij de appartementen in de Neudeflat volgens huidige prognoses overdag 4 dB boven de richtwaarde: 54 dB(A).
Uitgangspunt bij de prognose is onder andere beperking van het gebied van de vrachtwagenkoeling en voor de supermarkt het gebruik van vrachtwagens met stille laadbakken.

Bij het laden en lossen in de avond (bestelbusjes in de Drakenburgstraat) zal de grenswaarde voor het maximale geluidsniveau worden overschreden als gevolg van het dichtslaan van het autoportier waarbij het maximale geluidsniveau van 74 dB(A) kan worden verwacht. Dit kan voor een huurder van het postkantoor een 9 dB verruiming van de grenswaarde voor het Lmax nodig maken. Het maatwerkvoorschrift kan worden opgesteld als de huurders en de gebruikers bekend zijn.
Deze geluidsniveaus worden voor deze woonsituatie als aanvaardbaar gezien.

Maatregelen zoals genoemd in de Ruimtelijke Onderbouwing moeten worden nagekomen.

Parkeren
De berekening van de parkeerbehoefte met betrekking tot auto- en fietsparkeren (adviseurs mobiliteit Goudappel/Coffeng d.d. 21 maart 2016 FTS032/Rta/0094.02) past binnen de kaders van de nota Stallen en Parkeren mits wordt voorzien in 12 extra autoparkeerplaatsen. Deze worden gereserveerd in de parkeergarage aan de Kruisstraat (zijnde 1000 meter loopafstand van het postkantoor).

CONCEPT

Activiteit Monument

Het in enig opzicht wijzigen van het (beschermd) monument (artikel 2.1 lid 1 sub f)

Overwegingen

Het plan betreft het herbestemmen van het voormalige hoofdpostkantoor tot bibliotheek, auditorium, retail, horeca, fietsenstalling.

Door de commissie Welstand en Monumenten is een positief advies met opmerkingen uitgebracht op 19 april 2016.

Door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een positief advies uitgebracht op 22 april 2016.

Het plan tot wijzigen van het voormalige postkantoor leidt op onderdelen tot aantasting van de monumentwaarden van het pand. Om tot een nieuw gebruik van een dergelijk omvangrijk monument te komen is dat onvermijdelijk. Voor de planvorming is de bouwhistorische opname die is opgesteld door het bureau Oversticht een belangrijke onderlegger geweest. Veel ingrepen houden rekening met de in de bouwhistorische opname beschreven monumentwaarden. Voorgestelde wijzigingen respecteren in afmeting, plaats en vormgeving de waardering van het monument.
Ingrepen aan het exterieur van het postkantoor:
Door de gecombineerde functies van bibliotheek, fietsenstalling, retail en ondersteunende horeca zijn naast de bestaande hoofdentree nieuwe entrees noodzakelijk zijn. Het aantal entrees wordt beperkt tot de hoogst noodzakelijke. De vormgeving en positie van de nieuwe entrees is afgestemd op het gevelbeeld van het postkantoor waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande raamopeningen die vergroot worden tot entree partij. De entrees in de nieuwbouw maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de nieuwbouw. Met de vormgeving en positie van deze entrees zijn geen monumentwaarden in het geding.
Aan de gevels van het Neude, de Potterstraat en de Drakenburgstraat wordt in de vensteropeningen bij de ruimten die voor de bibliotheek in gebruik zijn zonwering aangebracht. De zonwering wordt automatisch gestuurd zodat alleen bij zonbelasting op de betreffende gevel de zonwering naar beneden gaat. Hiermee wordt voorkomen dat de zonwering per raam wel of niet naar beneden gelaten wordt waardoor een rommelig gevelbeeld zou ontstaan in de strakke uitstraling van het gevelbeeld. Tevens wordt voorkomen dat zonwering permanent naar beneden staat. De zonwering wordt in dit geval daadwerkelijk gebruikt waarvoor deze bedoeld is, namelijk het voorkomen van te veel warmte instraling. Met het toepassen van zonwering op deze wijze wordt voorkomen dat er zwaardere (meer milieubelastende) koelingsapparatuur moet worden gebruikt.
In de kap komen diverse ruimten die publiek toegankelijk zijn. Om deze ruimten van daglicht te voorzien en om aanwezige personen zicht naar buiten te geven wordt in het voor dakvlak een ‘lichtstrook’ geplaatst en in de dakvlakken aan de Potterstraat en de Drakenburg straat een aantal dakvensters. Zowel de lichtstrook als de dakvensters hebben een dusdanig afmeting dat de kap grotendeels een gesloten uitstraling behoudt.
Aan de zijde van de Drakenburgstraat wordt ten behoeve van de expeditie van bibliotheek, retail en horeca een aantal ingrepen gedaan. De bestaande keermuur wordt voor een klein gedeelte ingekort om zodoende een opstelplaats voor vrachtverkeer te realiseren. Deze keermuur is vrij eenvoudig van opzet en uitstraling. Het inkorten heeft weinig impact op de ondergeschiktheid van de keermuur en de monumentwaarde van het gevelbeeld van het postkantoor aan de Drakenburgstraat. Tevens worden een tweetal liften, die verzonken in het straatprofiel liggen, aangebracht ten behoeve van de expeditie. Door

CONCEPT

het verzonken aanbrengen zijn de liften alleen zichtbaar op het moment dat er sprake is van laden en lossen.
Ingrepen aan het interieur van het postkantoor:
Het meest in het oog springende karakteristiek van het interieur, naast het historische materiaal, is de ruimtelijke scheiding van de impostante voor het publiek toegankelijke hal en de geslotenheid van de kantoren rond de hal die voor het publiek niet toegankelijk waren. De nieuwe functies van bibliotheek en horeca geven, zoals door de RCE in haar advies ook wordt opgemerkt, het gebouw een voor publiek toegankelijk functie wat de beleefbaarheid ten goede komt. Het brengt wel grotere verkeersstromen met zich mee dan de voormalige kantoorfuncties. Ten behoeve daarvan moeten een aantal bestaande deuropeningen worden verbreed. Tevens is het van belang om op een aantal plaatsen zicht te krijgen op de centrale hal zodat bezoekers zich in het gebouw kunnen oriënteren, De benodigde doorbraken zijn in afmeting afgestemd op functionaliteit. De gekozen vormgeving respecteert de uitstraling van de binnenmuren in de kantoorruimten. De centrale hal blijft in zijn opzet ongewijzigd. De enkele doorbraak die gemaakt wordt om de bezoeker zicht op de centrale hal te geven heeft een dusdanige afmeting dat de kenmerkende geslotenheid van de hal naar de voormalige kantoren herkenbaar blijft.
Nieuwbouw aan de Oudegracht:
Aan de zijde van de Oudegracht wordt een nieuwbouwvolume geplaatst ten behoeve van de retail. De gesloten uitstraling van de achterzijde van het postkantoor is, met name in stedenbouwkundig opzicht, een minder waardevolle situatie aan de prominente Oudegracht met zijn stadskastelen. De nieuwbouw die in het architectuurbeeld aansluit bij het ontwerp van Crouwel en gebruik maakt van nieuwe materialen om de eigentijdsheid van de ingreep aan te geven, is passend in de stedenbouwkundige waardering van de omgeving. De nieuwbouw past ook in de beeldkwaliteit van de gevelwand van de Oudegracht. In de fase van voorlopige ontwerpen is zorgvuldig gekeken naar de mogelijkheid tot het behouden van de garage aan deze zijde. Het behouden van de garage in de gevelwand zou echter te veel afbreuk hebben gedaan aan de beeldkwaliteit van de gevelwand aan de Oudegracht. Hoewel de garage monumentwaarde heeft (zoals in het bouwhistorisch rapport is aangegeven) is behoud er van in de gehele herbestemming van het postkantoor niet mogelijk gebleken.

Uit oogpunt van monumentenzorg is er geen bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning.

Voorschriften
Op grond van artikel 2.22 lid 2 verbinden wij uit oogpunt van het belang van monumentenzorg de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning:

Diverse details zijn op dit moment op hoofdlijnen uitgewerkt. Sommige detailleringen kunnen pas worden uitgewerkt na ontmanteling/sloop van bouwdelen. Voor de detaillering geldt dat nadere uitwerking ter goedkeuring van de afdeling Erfgoed dient te geschieden.
Van een aantal onderdelen, zoals de zonwering, is de definitieve kleur nog niet bepaald omdat deze afgestemd moet worden op de uitstraling van gevels na reiniging. Voor onderdelen waarvan de definitieve kleur nog niet is vastgesteld geldt dat de definitieve kleur moet worden afgestemd met de afdeling Erfgoed.
Op de zolders is een grote hoeveelheid dakpannen aanwezig. Gezien de bijzondere vorm van de dakpan en de hoge monumentwaarde die de dakpannen vertegenwoordigen in de bestaande kappen adviseren wij u een deel van de dakpannen in het gebouw op te slaan voor eventuele noodreparaties en de overige dakpannen elders op te slaan zodat deze voor omvangrijkere reparaties gebruikt kunnen worden.

U dient gelegenheid te geven tot bouwhistorisch onderzoek en documentatie indien de cultuurhistorische waarde van het monument daar aanleiding toe geeft. Dit kan zowel voor als tijdens de werkzaamheden geconstateerd worden.

Indien er bouwfragmenten of onderdelen worden aangetroffen met cultuurhistorische waarde moet er contact opgenomen worden met de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht.

Activiteit Sloop

Het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht (artikel 2.1 lid 1 sub h Wabo)

Overwegingen

- Het slopen is in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Binnenstad".

Voorschriften

- De sloopwerkzaamheden zijn onderdeel van de verbouwwerkzaamheden. De Afdeling Erfgoed en de Commissie voor Welstand en Monumenten zijn akkoord met dit bouwplan.
- We wijzen u op het feit dat u naast deze omgevingsvergunning tevens een sloopmelding op grond van artikel 1.26 van het Bouwbesluit 2012 moet indienen via de website www.omgevingsloket.nl.

Archeologie

Op de archeologische waardenkaart van de Gemeente Utrecht bevindt het plangebied zich in een gebied met een hoge archeologische waarde. Hiervoor geldt dat bodemingrepen groter dan 50m2 en dieper dan 50 cm. beneden maaiveld onderzoeks- en vergunningplichtig zijn. De aanvrager dient in overleg met Afdeling Erfgoed 030-2863990, een archeologisch bodemonderzoek te laten verrichten in de vorm van een booronderzoek.

Activiteit Uitvoeren werkzaamheid (aanleg)

Het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning vereist is op grond van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo).

Overweging

Op grond van artikel 30 lid 9 van het ter plaatse geldende bestemmingsplan is het verboden binnen de bestemming Waarde-Beschermd Stadsgezicht zonder aanlegvergunning gebouwen geheel of gedeeltelijk te slopen.

Aan de kant van de Oudegracht wordt ten behoeve van het realiseren van dit bouwplan het bestaande trafohuisje op het binnenterrein gesloopt.
De aanvrager heeft hiertoe bij zijn aanvraag stukken gevoegd ter beoordeling van het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de stedenbouwkundige waarden en de schoonheid van het beschermd stadsgezicht.

Beoordeling

Het onderhavige bouwplan voldoet aan de voorwaarden waaronder medewerking kan worden verleend voor de benodigde aanlegvergunning. Uit de beoordeling van het plan is gebleken dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de stedenbouwkundige waarden en de schoonheid en het karakter van het beschermd stadsgezicht.

CONCEPT

Conclusie
Er zijn geen redenen om geen medewerking te verlenen aan de vereiste omgevingsvergunning voor de activiteit 'Uitvoeren werkzaamheid' (aanleg).

Toestemming inneming openbare grond

Hierbij verlenen wij u de in artikel 2.9 van de Algemene plaatselijke verordening bedoelde vergunning voor het gebruik van de bij Neude 11 te Utrecht gelegen gemeentegrond ten behoeve van nieuwbouw/verbouw. Het gaat om in totaal 250 m2 gemeentegrond, die gebruikt wordt voor plaatsing van een vuilcontainer, opslag, schutting/hekwerk, vaste/rolsteiger. Deze vergunning geldt van 1 april 2017 tot en met uiterlijk 31 oktober 2018.

U dient zich te houden aan de afspraken conform het kernteam d.d.24 februari 2016.

Voor deze vergunning gelden de volgende voorwaarden:

1 Bouwmaterieel mag enkel in verband met het hierboven beschreven werk worden geplaatst;
2 Bij het plaatsen van objecten op gemeentegrond moet een vrije doorgang worden gewaarborgd met over de volle lengte een breedte van ten minste 1,5 meter. Indien dit niet mogelijk is moet een onderdoorgang worden aangebracht dan wel een signalering tot oversteken aanbrengen;
3 Alle aanwijzingen van de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving, met betrekking tot het te plaatsen bouwmaterieel, waaronder de maximale tijdsduur, het ruimtebeslag, de locatie en wijze van plaatsing dienen onverwijld te worden opgevolgd;
4 In gemeentegrond, afgesloten door een schutting of omkasting, mogen geen ingravingen of opbrekingen plaatsvinden zonder voorafgaande schriftelijke vergunning van de afdeling Wegen van Stadsbedrijven;
5 De afvoer van straat- en gootwater mag niet worden belemmerd of gestuit en straatkolken, afsluitingen van gas- en waterleiding, brandkranen en kabelkasten van de nutsbedrijven mogen niet aan het zicht worden onttrokken. Palen van Eneco dienen tegen beschadiging te worden beschermd;
6 Het is zonder vooraf verkregen vergunning niet toegestaan om op of tegen het bouwmaterieel reclame aan te brengen;
7 Op de openbare grond waarvoor hierbij vergunning wordt verleend mogen geen voertuigen van de vergunninghouder, zijn opdrachtgever of van zijn onderaannemers e.d. worden geparkeerd. De IOG-vergunning is slechts bedoeld voor plaatsing van de in deze vergunning vermelde objecten;
8 U mag met deze vergunning geen objecten plaatsen op bijzondere parkeerplaatsen (zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, laad en losplaatsen, oplaadplaatsen voor elektrische auto's, taxistandplaatsen etc.), tenzij dit conform de vergunning uitdrukkelijk en expliciet is toegestaan.
9 Na afloop van elk werk dient de gemeentegrond schoon te worden opgeleverd en eventueel beschadigd gemeentelijk eigendom (trottoirs, plantsoen e.d.) dient te worden hersteld. Bij uitblijven hiervan zullen de kosten van reiniging en/of herstel op de vergunninghouder worden verhaald;
10 Steigers die geplaatst worden in de binnenstad mogen niet opklimbaar zijn en moeten worden voorzien van een deugdelijke inklimbeveiliging met een hoogte (gemeten vanaf het aansluitende terrein) van minimaal twee meter.
11 Open containers moeten te allen tijde worden afgedekt, dit ter voorkoming dat de inhoud voor andere doeleinden wordt gebruikt en/of dat er illegaal afval in wordt gedumpt.

12 Er mag nooit gesnoeid worden aan bomen of struiken.
13 Binnen de kroonprojectie van bomen mogen geen objecten of opslag worden geplaatst.
14 Indien objecten of opslag in de nabijheid (buiten de kroonprojectie) van bomen worden geplaatst dienen, in overleg met de parkbeheerder of wijkopzichter, bomen en boomgroepen te worden afgezet (met bijvoorbeeld bouwhekken of boomlatten).
15 U dient te allen tijde te zorgen dat blijvende schade aan het groen wordt voorkomen.
16 Indien schade aan een boom is geconstateerd, wordt een minimumbedrag van EUR 453,78 per boom bij u in rekening gebracht.

Voorwaarden evenementen:
Het naastgelegen plein "Neude" is bestemd als evenementenlocatie. Hier vinden jaarlijks diverse evenementen plaats, welke middels een evenementenvergunning worden toegestaan. Een evenementenvergunning heeft een mogelijk schorsende werking voor overige vergunde activiteiten in de directe omgeving. Er dient afstemming plaats te vinden met de organisatoren van evenementen, welke op deze locatie plaatsvinden, zodat beide activiteiten doorgang kunnen vinden. Uw contactgegevens zullen worden verstrekt aan de betreffende organisatoren.

Legeskosten, Parkeerplaatsgeld en Precario.
Voor de behandeling van uw aanvraag bent u legeskosten verschuldigd. Het legesbedrag is afhankelijk van het aantal objecten dat u gaat plaatsen. U heeft aangegeven 4 object(en) te gaan plaatsen. Per object geldt een legesbedrag van € 71,10. Het legesbedrag voor deze aanvraag is in totaal € 284,40.

Naast de leges bent u ook parkeerplaatsgeld verschuldigd, als u een betaalde parkeerplaats in gebruik neemt voor iets anders dan het stallen van een voertuig. Dit bedrag is gebaseerd op de verordening parkeerbelastingen en precariobelasting. Op grond hiervan bent u € 5.234,96 verschuldigd.

In uw aanvraag heeft u aangegeven dat u 250 m2 overige openbare grond in gebruik zal nemen. Als u de in deze vergunning bedoelde overige openbare grond daadwerkelijk in gebruik neemt, bent u precariobelasting verschuldigd. Dit bedrag is gebaseerd op de Precarioverordening 2016, waarin de volgende bedragen zijn vastgesteld: € 0,29/m²/dag, € 1,16/m²/week, € 3,49/m²/maand. Op grond hiervan bent u een bedrag van € 18.352,50 verschuldigd.

De nota voor de legeskosten, precariobelasting en parkeerplaatsgeld (totaal € 23.871,86) wordt afzonderlijk verzonden..

Let op: In het centrum van Utrecht geldt een milieuzone voor personen- en bestelauto's op diesel van vóór 1 januari 2001, en vóór bepaalde typen vrachtwagens. U vindt alle informatie over de locatie, toelatingseisen en ontheffingsmogelijkheden op www.utrecht.nl/milieuzone.

Binnen Utrecht gelden in een aantal straten lengte-, hoogte- en/of aslastbeperkingen. Breedtebeperkingen kent Utrecht niet. Daarnaast zijn enkele vrachtwagenverboden van kracht. Voor een overzicht van de verschillende voertuigbeperkingen verwijzen wij u naar www.utrecht.nl/goederenvervoer/voertuigbeperkingen. U kunt zich hier op de hoogte stellen van de voor uw voertuig mogelijk van toepassing zijnde beperkingen.

CONCEPT

t.b.v. Sector PDIV.

Ons kenmerk : HZ_WABO-16-09655

Sector : Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Behandeld door : J.O.M. Geleyns

Doorkiesnummer : 030 - 286 46 57

U wordt verzocht van bijgaande omgevingsvergunning afschriften te maken voor:

Rijnboutt bv
T.a.v. R. Zwagemaker
Postbus 59316
1040 KH AMSTERDAM

CONCEPT

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan: de leden van de gemeenteraad

Behandeld door	T. Timmerman	**Datum**	11 oktober 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 63655	**Ons kenmerk**	16.507618
E-mail	t.timmerman@utrecht.nl	**Onderwerp**	Planologische procedure Postkantoor Neude
Bijlage(n)	4		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte dames en heren,

Op 28 juni 2016 informeerden wij u per brief (16.505368) over de planologische procedure voor de Herontwikkeling van het Postkantoor op de Neude. A.s.r. Vastgoed Vermogensbeheer (hierna: "ASR") heeft op 25 maart 2016 een aanvraag ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Met deze brief geven wij een toelichting op de ontwerpvergunning en ons verzoek aan de raad om een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie, waardoor het mogelijk wordt om een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure te starten.

Geheimhouding

Op de bijlage anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) hebben wij permanente geheimhouding opgelegd. Wij hebben dit gedaan conform artikel 55 lid 1 en artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet. De anterieure overeenkomst bevat bedrijfs- en financiële gegevens van ASR die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt. Daarnaast kan openbaarmaking van de overeenkomst de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties schaden en leiden tot onevenredige benadeling van de ontwikkelaar en eigenaar van het voormalige postkantoor.
De geheimhouding is gebaseerd op de artikel 10 lid 1 sub c en artikel 10 lid 2 sub b en g Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

De ambitie

Het voormalig Postkantoor wordt her ontwikkeld en (beperkt) uitgebreid aan de zijde van de Oudegracht, waar een souterrain wordt gerealiseerd en nieuwbouw is beoogd. De nieuwbouw krijgt de dezelfde hoogte als het bestaande gebouw en biedt de mogelijkheid om deze zijde van het pand meer te betrekken bij het winkelgebied aan de Oudegracht. Het trafogebouwtje aan de Oudegrachtzijde wordt daarvoor afgebroken. Als bijlage is de ontwerp-vergunning en de ruimtelijke onderbouwing

toegevoegd. Na de herontwikkeling worden in het pand de volgende functies gevestigd: bibliotheek inclusief ondersteunende horeca (ca. 8969 m2) en kantoor (ca. 633 m2), horeca (ca. 264 m2), detailhandel (ca. 5596 m2), waaronder een foodmarkt (ca. 2011 m2) en een (publieke) fietsenstalling in het souterrain. (ca. 1346 m2).

De planologische procedure

Zoals wij u in juni 2016 hebben laten weten wordt de herontwikkeling van het Postkantoor op verzoek van ASR planologisch mogelijk gemaakt via een afwijkingsbesluit Omgevingsvergunning en niet via een procedure om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De door de raad afgegeven algemene verklaring van geen bedenkingen is voor dit initiatief niet bruikbaar. Bovendien willen we de raad proactief betrekken bij dit omvangrijke en bijzondere project. Wij vragen u daarom om een specifieke verklaring van geen bedenkingen af te geven. Tevens verzoeken wij u om de coördinatieregeling, als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen, zodat het besluitvormingsproces voor de diverse omgevingsvergunningen wordt gecoördineerd en de vergunningen samen ter inzage worden gelegd. ASR heeft hiertoe een verzoek ingediend.
Aangezien het voormalige postkantoor een rijksmonument betreft, is voor de wijzigingen in en aan het pand en de sloop van het bijgebouw ook een verklaring van geen bedenkingen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vereist. De Rijksdienst heeft reeds een positieve ontwerpverklaring afgegeven waarbij ook de sloop van het bijgebouw is meegenomen. Daarnaast heeft ASR een verzoek om ontheffing ingediend in het kader van de Flora en Faunawet bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Het vervolg van het planologische traject ziet er als volgt uit:

- Indien u besluit om een specifieke verklaring van geen bedenkingen af te geven en een coördinatiebesluit te nemen wordt de ontwerp omgevingsvergunning (inclusief specifieke verklaring van de raad) gedurende 6 weken ter inzage gelegd;
- Vervolgens besluit het college over de op het ontwerp ingediende zienswijzen. Indien er een (procedurele) zienswijze over de specifieke verklaring wordt ingediend, wordt de raadscommissie Stad en Ruimte hierover gehoord. Daarna volgt besluitvorming op de vergunningaanvraag door het college;
- Deze beslissing op de vergunningaanvraag is gedurende zes weken voor beroep vatbaar;
- Als de vergunning kan worden verleend treedt deze zes weken na publicatie van de beslissing in werking.

Aanvullende besluiten

Om de herontwikkeling van deze bijzondere locatie mogelijk te maken, hebben wij een aantal aanvullende besluiten genomen, onder voorbehoud dat de raad een verklaring van geen bedenkingen afgeeft. Deze besluiten betreffen:

1. het benutten van de afwijkingsmogelijkheid uit de Nota Stallen en Parkeren;
2. de bevoorrading van het Postkantoor na herontwikkeling;
3. het instemmen met de overschrijding van geluidniveaus;
4. het Flora- en Fauna onderzoek;
5. het energielabel C als streefwaarde;
6. de sloop van het bijgebouw.

Ad. 1 het benutten van de afwijkingsmogelijkheid uit de Nota Stallen en Parkeren
De Nota Stallen en Parkeren biedt het college in bijlage 1 de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis voor autoparkeerplaatsen als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Een van de vooraf in de Nota gedefinieerde afwijkingsmogelijkheden betreft de mogelijkheid om in het A1-gebied bij een ontwikkeling af te wijken van de parkeereis als extra fietsparkeerplaatsen (dus meer plaatsen dan normaal) worden gerealiseerd. Hierbij geldt dat voor elke vervallen autoparkeerplaats anderhalve fietsparkeerplaats meer gerealiseerd moet worden. Deze substitutie is voor 10% van de parkeereis mogelijk. Gezien de ligging van het Postkantoor aan de rand van het voetgangersgebied, aan een doorgaande fietsroute en het feit dat er een inpandige fietsenstalling gebouwd wordt, maakt ASR gebruik van de mogelijkheid om 10% van de autoparkeerplaatsen om te zetten naar fietsparkeerplaatsen.
Daarnaast biedt de Nota de mogelijkheid om een specifieke afwijkingsmogelijkheid, maatwerkoplossingen, toe te passen. Gezien de rijks monumentale status van het pand, waar het niet wenselijk en mogelijk is om parkeerplaatsen te realiseren, in combinatie met de publieke invulling van het pand door het vestigen van de centrale bibliotheek, vinden wij het toepassen van een specifieke maatwerkoplossing in dit geval aanvaardbaar voor de in het pand te vestigen foodmarkt. Deze zogenaamde 'mandjes supermarkt' is gericht op voetgangers en fietsers. Er zijn geen mogelijkheden om met de auto bij de supermarkt te parkeren en/of met de auto de boodschappen te laden. Daarom wordt de autoparkeernorm voor deze foodmarkt eveneens omgezet naar fietsparkeerplaatsen. Als voorwaarde aan de vergunning wordt toegevoegd dat de te vestigen foodmarkt ook enkel een 'mandjes supermarkt' mag zijn. Uiteindelijk resulteert dit in een vermindering van de parkeereis met 34 autoparkeerplaatsen.
Gezien de jurisprudentie dienen de resterende autoparkeerplaatsen voldoende structureel en duurzaam beschikbaar te zijn binnen 1.000 meter loopafstand van het Postkantoor. In de parkeergarage Kruisstraat zijn voldoende plekken structureel en duurzaam beschikbaar zijn op tijden, dat het nodig is voor de parkeervraag van deze ontwikkeling.

Ad. 2 de bevoorrading van het Postkantoor
De expeditie zal vooral plaats vinden in de Drakenburgstraat. Gezien de opzet van het gebouw is dit een logische plek. Er is al een toegang voor goederenvervoer. Voor de herontwikkeling van het Postkantoor wordt op de hoek Drakenburgstraat en Neude een laadpunt ingericht, met twee hefplateau's. Voor de vrachtwagens wordt uitgegaan van laden en lossen tussen 07:00 uur en 19:00 uur. Voor één winkelunit is het mogelijk om te laden en lossen met bestelbusjes op de hoek Oudegracht en Potterstraat. Aangezien hier geen woningen dichtbij liggen, willen we op deze locatie zoveel mogelijk in de avond en nacht laden en lossen. Met dit besluit faciliteren we deze mogelijkheid. Zodra meer huurders van het pand bekend zijn, gaat de gemeente met deze huurders in overleg om de logistiek voor het gehele pand te optimaliseren. Mochten op termijn venstertijden worden ingevoerd voor het gebied Oudegracht, Drakenburgstraat en de Neude, dan past de voorgestelde bevoorrading daar niet binnen. In dat geval is maatwerk noodzakelijk voor de bevoorrading van het Postkantoor.

Ad. 3 het instemmen met de overschrijding van geluidniveaus

Uit een geluidsonderzoek, dat een prognose geeft van de geluidsniveaus blijkt dat de geluidsniveaus bij de appartementen aan de Drakenburgstraat (in de Neudeflat) overdag overschreden worden, ook met de maatregelen die worden opgelegd, zoals stille laadbakken (Piek-Keur Certificaat). Op dit moment is geen zicht op maatregelen om de geluidsniveaus van laden en lossen verder terug te dringen. Bij de ruimtelijke afweging, die is gemaakt ten aanzien van de inpasbaarheid van deze functie, is geconcludeerd dat op basis van de gevelwering van de betreffende appartementen een binnen niveau van 35 dB(A) gegarandeerd wordt, waarmee aan het Activiteitenbesluit milieubeheer voldaan wordt.
Vanwege verkeersveiligheid is, ondanks aanwezigheid van begeleiders, een achteruitrijsignalering nodig. Mogelijke vergaande maatregelen voor logistiek zijn pas te bepalen zodra de huurders bekend zijn. Wij hebben daarom besloten om in te stemmen met een overschrijding van de richtwaarde langtijdgemiddelde geluidniveau overdag met 4 dB en in te stemmen met een overschrijding van de grenswaarde van piekniveaus in de avondperiode met 9 dB, waarbij een maatwerkvoorschrift wordt opgesteld. Daarbij wegen we ook mee dat de piekniveaus in de avondperiode het gevolg zijn van het dichtslaan van portieren van bestelauto's. In de Drakenburgstraat worden nu al auto's geparkeerd, waarbij autoportieren worden dichtgeslagen.

Ad. 4 het Flora- en Fauna onderzoek

Op basis van de aangeleverde onderzoeken blijkt dat het plangebied geen functie heeft als verblijfplaats voor vleermuizen of een nestplaats is voor de huismus of de gierzwaluw. Op basis van de huidige gegevens zijn geen mitigerende maatregelen nodig. ASR heeft de onderzoeksrapporten verzonden aan de Rijksdienst, met het verzoek te bevestigen dat er geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is. De Rijksdienst heeft 8 weken de tijd om de aanvraag te behandelen en de ter inzage legging van de ontwerpvergunning moet hierop wachten. Gezien de uitkomst van het Flora- en Fauna onderzoek stellen wij voor om de ontwerpvergunning, indien de gemeenteraad dit wenst, hangende de beoordelingsperiode bij de Rijksdienst te bespreken in de commissievergadering.

Ad. 5 het energielabel C als streefwaarde

ASR streeft ernaar om de bibliotheek te ontwikkelen op basis van het Energielabel C. Zij doet dit door een document aan te leveren die bij de uiteindelijke besluitvorming over de vergunning betrokken zal worden.
ASR heeft aangegeven de wanden van het souterrain, de vloer van de hal en het dak te isoleren en het gebouw te voorzien van zonwering om de benodigde koeling te beperken. Daarnaast wordt HR++ glas toegepast, wordt in de gevel van de nieuwbouw aan de Oudegracht minder glas toegepast dan waarvan in eerdere planvorming was uitgegaan en wordt het gebouw aangesloten op stadsverwarming.
Verder worden in de nieuwbouw (met uitzondering van de loopbruggen en aansluitingen op het bestaande pand op de tweede verdieping) geen uitlogende materialen toegepast. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om in 2020 energieneutraal te bouwen, waarbij rekening gehouden moet worden met materiaalgebruik, energie, waterverbruik en mobiliteit. Het Postkantoor is een Rijksmonumentaal pand, waardoor het niet te vermijden is dat er compromissen gesloten moeten worden op het gebied van energiezuinigheid of van milieubelasting van de te gebruiken materialen. Daarbij vormt het energielabel en de klimaatklasse geen grond om een vergunning te weigeren.

Ad.6 de sloop van het bijgebouw

De locatie ligt in een gebied ligt met archeologische verwachting of waarde. Er moet een archeologisch bodemonderzoek plaatsvinden, waarvoor proefsleuven gegraven moeten worden. Op een gedeelte van het terrein waar deze proefsleuven gegraven moeten worden, staat nu nog het bijgebouw (trafogebouwtje). Mede gezien de beoogde sloop van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht geldt voor de vergunning een uitgestelde inwerkingtreding van 6 weken. Om geen vertraging op te lopen heeft ASR de gemeente gevraagd om voorbij te gaan aan deze uitgestelde inwerkingtreding, zodat het bijgebouw vroegtijdig kan worden gesloopt en het archeologisch onderzoek kan worden gestart. Gezien de onomkeerbare gevolgen van de sloop hebben wij besloten om niet akkoord te gaan met het verzoek om de omgevingsvergunning onverwijld in werking te laten gaan en de uitgestelde inwerkingtreding van 6 weken te handhaven.

Overeenkomsten met ASR

ASR zal het rijks monumentale pand aan de Neude 11 her ontwikkelen. De gevraagde medewerking vanuit de gemeente is publiekrechtelijk (vergunningverlening) en privaatrechtelijk van aard. Het privaatrechtelijk meewerken van de gemeente aan de ontwikkeling is vastgelegd in de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst, zie bijlage 3) waarin ook de planschadeverhaalovereenkomst is opgenomen. De gemaakte afspraken maken een financieel en economisch haalbare ontwikkeling mogelijk, zowel voor de ontwikkelende partij als de gemeente. Zoals eerder in deze brief aangegeven hebben wij op de anterieure overeenkomst geheimhouding opgelegd.

Openbare gemeenschappelijke fietsenstalling.

In samenwerking met ASR realiseren we openbare een fietsenstalling voor 700 plekken. De Neude is één van de zes hotspots in de stad, waar de fietsparkeerdruk hoog is en waar, vanuit het Actieplan Utrecht Fietst, gezocht is naar een geschikte oplossing. De tijdelijke stalling in de Neudeflat was al een groot succes en krijgt nu dus een vervolg in het voormalig Postkantoor. Ook deze stalling zal de eerste 24 uur gratis zijn, worden aangesloten op de P-route fiets en werken met het gemeentelijke check-in/check-out systeem. Voor de fietser die even snel een boodschap wil doen, komen er fietsparkeervakken op straat beschikbaar. De Pop Up Parking op het plein zal naar verwachting niet meer nodig zijn. ASR richt in het souterrain een fietsenstalling in, om te voldoen aan de fietsparkeereisen uit de Nota Stallen en Parkeren. Daarnaast is een huurovereenkomst tussen de gemeente en ASR in voorbereiding voor de huur van extra m2 in het souterrain om zo extra fietsstallingsplekken te realiseren. Gemeente Utrecht wil de gecombineerde fietsenstalling van 700 plekken als één grote volwaardige openbare fietsenstalling aan de Neude exploiteren. Dit betekent dat de gemeente de fietsenstalling, net als de andere openbare fietsenstallingen in de stad, op ‘een hoger niveau’ open houdt, dan op basis van de Nota Stallen en Parkeren noodzakelijk is: een bemenste in plaats van een onbemenste stalling en langere openingstijden, aansluitend bij de vraag. ASR en gemeente Utrecht spannen zich in om zo snel mogelijk een huurovereenkomst te sluiten voor de fietsenstalling, waarbij beide partijen streven naar een afronding voor het eind van het jaar. Wij zullen u hierover nader informeren.

Tenslotte

ASR heeft schriftelijk aangegeven, dat zij akkoord is met de voorgestelde procedure en de besluiten, die aan het college voorgelegd zijn.

Gemeente Utrecht

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	11 november 2016
Behandeld door	G. Timmerman
Doorkiesnummer	030 - 28 63655
E-mailadres	t.timmerman@utrecht.nl
Kenmerk	16.508975
Onderwerp	Aanvullende informatie geheimhouding bijlage bij raadsvoorstel 'voormalig Postkantoor'

Geachte leden van de raad,

Op 27 oktober heeft de heer Eggermont - bij de bekrachtiging van de geheimhouding van die het college heeft opgelegd op de bijlage exploitatieovereenkomst bij het raadsvoorstel 'Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)' - verzocht om aanvullende informatie over de onderbouwing van de permanente geheimhouding.

De redenen voor de geheimhouding zijn primair gelegen in de financiële gegevens in de nog te sluiten huurovereenkomst voor de fietsenstalling en de financiële bijdrage voor de herinrichting van de openbare ruimte. De permanente geheimhouding betreft de financiële gegevens uit de huurovereenkomst voor de fietsenstalling, om te voorkomen dat het onderhandelingsresultaat in dit dossier leidend wordt voor een eventuele aanhuur van fietsstallingsplaatsen op andere locaties.
De geheimhouding van de financiële bijdrage voor de herinrichting van het openbaar gebied kan tijdelijk zijn, totdat het openbaar gebied is heringericht en opgeleverd door de aannemer aan de gemeente. Te zijner tijd kan de geheimhouding gedeeltelijk worden opgeheven. Het raadsvoorstel wordt vóór agendering in de gemeenteraad hierop aangescherpt.

Een volledige openbaarmaking van de exploitatieovereenkomst en de daarin vermelde financiële verplichtingen kan leiden tot een onevenredige benadeling van de gemeente.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.505037
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016
Geheim	Nee

Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

4 geen exploitatieplan vast te stellen;

5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris	De burgemeester
Drs. G.G.H.M. Haanen	Mr. J.H.C. van Zanen

Bijlages
Voorstel: Voorstel_5107
Bijlage: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01-Kader_08-06-2016
Bijlage: Bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk (november 2016)
Bijlage: Link naar ROPubliceer (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-a (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-b (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-c (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-d (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-e (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-f (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-g (november 2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING met wijzigingen Bestemmingsplan Kanaalweg 59 (na S&R 29-9)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING met wijzigingen Pagina 6 Vaststellingsrapport Kanaalweg 59 (na S&R 29-9)

Eerdere besluitvorming

Uitvoering
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in "DUIC", de Staatscourant en op het internet op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdelings bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Gemeente Utrecht

Context

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Daarnaast zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven.
De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensieterrein en een hulpwarmtecentrale (HWC) van Eneco.
Het project kent een geschiedenis van zo'n 10 jaar. Voor de woningbouwplannen op deze locatie is op 4 juni 2008 een vrijstelling aangevraagd (ex artikel 19.1 WRO). Op 20 maart 2012 is uiteindelijk vrijstelling verleend. Vanwege een hiaat in het overgangsrecht van de oude WRO naar de Wabo enerzijds én het wegnemen van een zienswijze (Nuon) op het plan anderzijds is in gezamenlijk overleg besloten een nieuwe bestemmingsplanprocedure te doorlopen.
Voor het bouwplan was over het algemeen draagvlak in de buurt. Het plan bleek ten gevolge van de financiële crisis onhaalbaar te zijn en te grote risico's te hebben (moest vanwege de ondergrondse parkeergarage in één keer gebouwd worden). Het bouwplan is daarom in overleg met de gemeente aangepast. De grootste wijziging daarvan is dat het parkeren naar maaiveld is gebracht. Verder is het plan grotendeels in tact gebleven.

Het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 19 juni 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

Artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen. De voorbereiding en bekendmaking van de volgende ontwerpbesluiten zijn tegelijk behandeld:
1. Het ontwerp bestemmingsplan;
2. het besluit tot vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidhinder (HW 1123);
3. de omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven (HZ_WABO-14-24979);
4. de omgevingsvergunning voor het bouwen van 54 appartementen (HZ_WABO-14-28546);

De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 30 juli 2015.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting, in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er nog enkele ambtelijke aanpassingen doorgevoerd. De zienswijzen zijn samengevat en van uitgebreid en gemotiveerd commentaar voorzien in het bij dit voorstel behorende vaststellingsrapport.

Duurzaamheid & gezonde verstedelijking
Het project betreft een binnenstedelijke transformatielocatie met intensief ruimtegebruik door bouwen in een hoge dichtheid. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming. Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra goed geïsoleerd.
Er wordt een aantrekkelijk woonmilieu rond een binnenhaventje gerealiseerd met een horecagelegenheid en terras. De locatie ligt dicht bij station Utrecht CS en centrum Utrecht, goed bereikbaar met de fiets. De openbare ruimte in deze nieuw te realiseren stadswijk kenmerkt zich door haar groene karakter. Het straatbeeld is rustig en nodigt uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven.

Beslispunt

1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

Argumenten

1.1 De zienswijze is te laat ingediend.
De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten, maar heeft daarvoor geen verschoonbare reden aangegeven. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling.

Beslispunt

2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

Argumenten

2.1 De zienswijzen richten zicht tegen het feit dat in de beleidsparagraaf van het bestemmingsplan niet werd ingegaan op het sport c.q. roeibeleid en het fietsbeleid;
Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend, waarvan het merendeel door (leden van) de roeiverenigingen ORCA, Viking en Triton. Daarnaast zijn er nog zienswijzen ingekomen van enkele bewoners van appartementen en de woonboten aan de overzijde van het kanaal. Tenslotte zijn er nog zienswijzen ingediend door ENECO en de fietsersbond. De zienswijzen van de roeiverenigingen waren grotendeels eensluidend. Hetzelfde geldt voor de zienswijzen van bewoners aan de overkant. De zienswijzen zijn in hoofdzaak gericht tegen het bestemmingsplan, maar enkele gingen tevens over het ontwerp besluit hogere waarden en de meegecoördineerde omgevingsvergunningen. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen van het bestemmingsplan.

In het vaststellingsrapport (hoofdstuk II A wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen) wordt hier uitgebreid op ingegaan.

2.2 Het merendeel van de zienswijzen is afkomstig van de roeiverenigingen. De verenigingen vrezen dat door toenemende verstedelijking langs het Merwedekanaal het kanaal minder geschikt wordt om te trainen.
Wij zijn van mening dat dit individuele plan slechts zeer beperkte invloed heeft op de mogelijkheden van de roeiers om het kanaal te gebruiken. Bij de havenmonding zijn fysieke maatregelen getroffen om aanvaringen te voorkomen. Daarnaast werkt de gemeente in samenwerking met de roeiers aan een afsprakenkader over het gebruik van het Merwedekanaal. Van omwonenden is een beperkt aantal zienswijzen ontvangen.

2.3 Met ENECO zijn afspraken gemaakt over verduurzaming van de HWC aan de Kanaalweg, waardoor enerzijds de bedrijfsvoering van ENECO kan worden gewaarborgd en anderzijds voorzien kan worden in een goed woon en leefmilieu voor de nieuw te bouwen woningen.
Het overleg heeft ertoe geleid dat ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC Kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. In het gunstigste geval kan een en ander betekenen dat de gehele HWC vervangen kan worden door een gebouw waarin wat warmtewisselaars staan om het primaire aan het secundaire net te koppelen. Afgesproken is dat de verduurzamingsopties met open begroting vergeleken worden en dat de gemeente bereid is om financieel bij te dragen als er onder de streep een rood bedrag staat. Dat staat echter nog niet vast. Sterker nog: als de hele HWC kan vervallen ten gevolge van de ringleiding ontstaat er een exploitatievoordeel voor Eneco, dat de extra

kapitaallasten zou kunnen overstijgen.

Kanttekeningen

2.1 De afspraken met ENECO dienen nog nader te worden geconcretiseerd en vastgelegd in een intentieovereenkomst
Het is van belang de uitgesproken intentie vast te leggen en uit te voeren voordat het woongebied in gebruik wordt genomen.

Beslispunt

3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

Argumenten

3.1 Met de ambtelijke wijzigingen wordt het bestemmingsplan verduidelijkt
De ambtelijke wijzigingen betreffen aanpassingen in de artikelen 10, 11 en 12 van het bestemmingsplan. Het betreft verbeteringen.
Artikel 10 bevatte een onjuiste verwijzing, artikel 11 en 12 zijn geactualiseerd voor wat betreft de parkeerregeling en de regeling met betrekking tot woning vorming en woningsplitsing, waardoor ongewenste woningsplitsing beter voorkomen kan worden.Op de verbeelding is in de aan te leggen haven een aanduiding aanlegsteiger aangebracht om duidelijk te maken dat dergelijke voorzieningen alleen op die plaats zijn toegestaan.

In het vaststellingsrapport (hoofdstuk II A wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en hoofdstuk B ambtelijke wijzigingen) wordt uitgebreid op de wijzigingen ingegaan.

Beslispunt

4 geen exploitatieplan vast te stellen;

Argumenten

4.1 Een exploitatieplan is niet nodig.
Het kosten verhaal vindt plaats via een anterieure overeenkomst en leges voor het bestemmingsplan zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is.

Beslispunt

5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Argumenten

5.1 Met net bestemmingsplan wordt de bouw van een duurzame nieuwe woonwijk mogelijk gemaakt.
Het project betreft een binnenstedelijke transformatielocatie met intensief ruimtegebruik door bouwen in een hoge dichtheid. Daarmee past het plan in het beleid zoals verwoord in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming. Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra goed geïsoleerd. Er wordt een aantrekkelijk woonmilieu rond een

binnenhaventje gerealiseerd met een horecagelegenheid en terras. De locatie ligt dicht bij station Utrecht CS en centrum Utrecht, goed bereikbaar met de fiets. Het straatbeeld is rustig en nodigt uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven.

5.2 Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het mogelijk om de mee gecoördineerde omgevingsvergunningen te verlenen en met de bouw voor het nieuwe woongebied aan te vangen.

De gemeente heeft in 2006 gebiedsvisie Merwedekanaalzone vastgesteld, met als doel de Merwedekanaalzone te transformeren naar een stedelijke woonwijk. De randvoorwaarden uit de gebiedsvisie Merwedekanaalzone zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

Ontwerpvoorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.505037
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016

Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

4 geen exploitatieplan vast te stellen;

5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op …

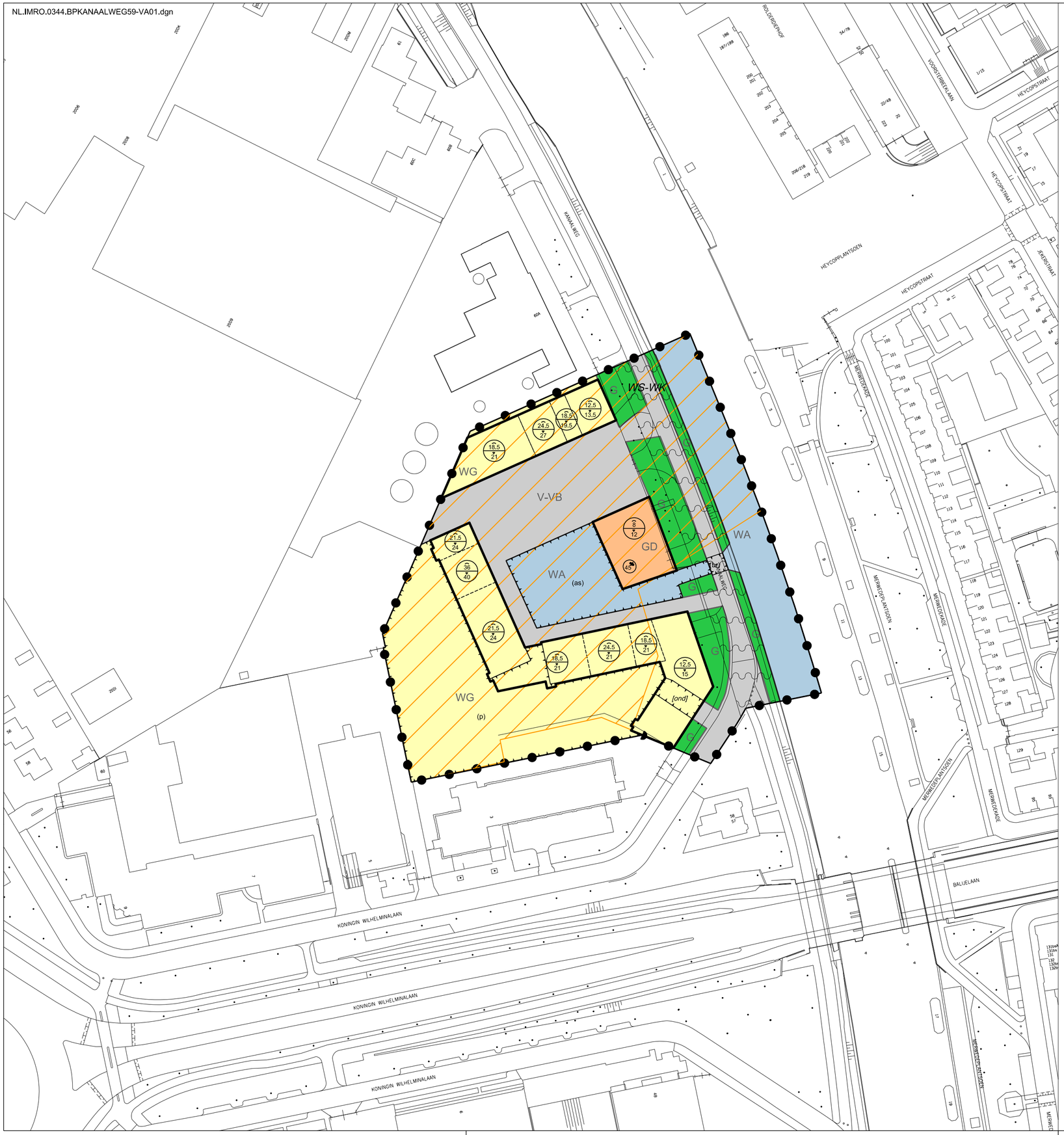
De griffier

mr. M. van Hall

De burgemeester

mr. J.H.C. van Zanen

NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

- G — Groen
- Gd — Gemengd
- V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied
- WA — Water
- WG — Woongebied

Dubbelbestemmingen

- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie

Functieaanduidingen

- (as) — aanlegsteiger
- (br) — brug
- (p) — parkeerterrein

Bouwvlak

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [ond] — onderdoorgang

Maatvoeringsaanduidingen

- goothoogte (m) / bouwhoogte (m) — maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)
- 65% — maximum bebouwingspercentage (%)

Bestemmingsplan

Kanaalweg 59, transwijk

Verbeelding — BLAD 1

Hierbij horen de regels van Kanaalweg 59, transwijk

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
kadernota / SPVE	fase 1		beroep	fase 5	
voorontwerp	fase 2		onherroepelijk	fase 6	
ontwerp	fase 3	19-06-2015	beheer / archief	fase 6	
vaststelling	fase 4	xx-xx-2016			

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	08-Zuid-West
projektnaam(dir)	Kanaalweg 59,Transwijk
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 1000
pentabel	256.tbl
datum	08-06-2016
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ravellaan 1 / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel.030-28648020

NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.dgn

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Kanaalweg 59, Transwijk

Vastgesteld,



Kanaalweg 59, Transwijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 8
1.5 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 9

2.1 Algemeen 9
2.2 Rijksbeleid 9
2.3 Provinciaal en regionaal beleid 10
2.4 Gemeentelijk beleid 12
2.5 Conclusie 19

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 21

3.1 Inleiding 21
3.2 Beschrijving van het plangebied 21
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 22

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 23

4.1 Planbeschrijving 23
4.2 Verkeer en openbare ruimte 25

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 29

5.1 Inleiding 29
5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling 29
5.3 Geluidhinder 30
5.4 Bedrijven en Milieuzonering 33
5.5 Externe veiligheid 35
5.6 Luchtkwaliteit 36
5.7 Bodemkwaliteit 37
5.8 Flora en fauna 38
5.9 Bomen 40
5.10 Water 41
5.11 Archeologie 43
5.12 Kabels en leidingen 44
5.13 Duurzaamheid 44
5.14 Gezondheid 45

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 47

6.1 Economische uitvoerbaarheid 47
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 47

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 49

7.1 Inleiding 49
7.2 Planvorm 49
7.3 Opbouw Regels 49
7.4 Artikelsgewijze toelichting 50
7.5 Lijst van Horeca-activiteiten 54

7.6 Handhaving **54**
Bijlagen toelichting 55

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer 57

Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 209

Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A 213

Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve 239

Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering 267

Bijlage 6 Externe veiligheid 273

Bijlage 7 Luchtkwaliteit 301

Bijlage 8 Bodemkwaliteit 307

Bijlage 9 Flora en fauna 497

Bijlage 10 Bomeninventarisatie 515

Bijlage 11 Waterparagraaf 519

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 541

Artikel 1 Begrippen 541
Artikel 2 Wijze van meten 546

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 547

Artikel 3 Gemengd 547
Artikel 4 Groen 548
Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied 549
Artikel 6 Water 549
Artikel 7 Woongebied 550
Artikel 8 Waterstaat - Waterkering 551

Hoofdstuk 3 Algemene regels 552

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel 552
Artikel 10 Algemene aanduidingsregels 552
Artikel 11 Algemene bouwregels 552
Artikel 12 Algemene gebruiksregels 553
Artikel 13 Algemene afwijkingsregels 553
Artikel 14 Algemene wijzigingsregels 554

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 555

Artikel 15 Overgangsrecht 555
Artikel 16 Slotregel 555
Bijlagen bij de regels 557

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 558

Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten 564

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Naast woningbouw zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensieterrein en een hulpwarmtecentrale (HWC). De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 1,5 hectare. Figuur 1 geeft deglobale ligging van het plangebied weer.



Afbeelding 1: Ligging plangebied

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013	15 oktober 2014

De bestemming voor het plangebied is op basis van dit bestemmingsplan Bedrijventerrein -1

De voor Bedrijventerrein -1 aangewezen gronden zijn bestemd voor: bedrijven en activiteiten, waar dit specifiek is aangeduid uitsluitend voor bedrijven uit de in bijlage genoemde categorieën ter plaatse van de aanduiding 1 tot en met 3.2 'bedrijf tot en met categorie 3.2.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:

- De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 18 meter;
- Het bebouwd oppervlak mag niet meer bedragen dan 70% van het voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte.

Omdat op het moment van het opstellen van het actualiseringsplan de voorgenomen ontwikkeling nog onvoldoende concreet was, is deze niet meegenomen in het actualiseringsplan. De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de vigerende voorschriften voor wat betreft de bestemmingen, bouwgrenzen en maximaal toelaatbare bouwhoogte.

Om het bouwplan (167 woningen en een horecapand) inclusief herinrichting buitenruimte (waaronder een nieuw uit te graven haven, herinrichting van een deel van de zone waarin de Kanaalweg ligt, aanleg parkeerplaatsen) te realiseren dient een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan te worden opgesteld waarin e.e.a. planologisch en juridisch mogelijk wordt gemaakt.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Algemeen

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkeling op Kanaalweg 59. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden hier weergegeven.

2.2 Rijksbeleid

De structuurvisie Randstad 2040 kent een verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen waarbij tegelijkertijd een kwaliteitssprong wordt gerealiseerd. Voor het woningbouwprogramma voor de regio Utrecht betekent dit dat ruim 32.500 woningen, voornamelijk binnen de rode contouren van het bestaand stedelijk gebied, dienen te worden gebouwd. Het Rijksbeleid is van een te hoog abstractiebiveau om op de ontwikkeling van deze binnenstedelijke locatie toe te passen. Wel dient op basis van het Rijksbeleid getoetst te worden of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de Ladder van duurzame verstedelijking. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) bepaald voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag.

Alleen wanneer die behoefte in trede 1 is aangetoond, is trede 2 aan de orde: Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 (bouwen buiten bestaand stedelijk gebied) aan de orde.

Betekenis voor het plangebied

De ontwikkeling in het plangebied heeft in hoofdzaak betrekking op woningbouw. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie heeft de provincie Utrecht de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen en uitgewerkt in de Utrechtse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Voor de toetsing van dit beleid wordt daarom verwezen naar onderstaande paragraaf 2.3.2. Voor de ontwikkeling van Kanaalweg 59 zijn uitsluitend trede 1 en trede 2 aan de orde.

2.2.1 Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsectore Life Sciences.

Er is sprake van een regionale en grote behoefte aan woonruimte. Deze ontwikkeling leidt tot een

optimale benutting van de ruimte in bestaand stedelijk gebied. Het betreft een braakliggende binnestedelijke locatie. In de navolgende toelichting wordt een en ander verder onderbouwd.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid en is bindend voor de gemeenten. In paragraaf 2.3.2 wordt nader ingegaan op de verordening.

De PRV richt zich op het ruimtelijk beleid in de gehele provincie en omvat verschillende onderdelen binnen de ruimtelijke ordening. In deze paragraaf wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante thema's. Dit zijn achtereenvolgens Verstedelijking en Wonen.

Verstedelijking

Verstedelijking (duurzame verstedelijkingsladder) De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

De provincie geeft aan dat we in de kenniseconomie op een andere manier wonen en werken. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat heeft consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land. De steden spelen hierin een steeds belangrijkere rol. In de provincie geldt dat vooral voor Utrecht en Amersfoort, maar ook voor de kleinere steden en dorpen. Functiemenging draagt bij aan de vitaliteit van het stedelijk gebied. Een groot accent bij verstedelijking ligt op de binnenstedelijke opgave.

Het beleid sluit aan bij de zogenaamde duurzame verstedelijkingsladder uit het Besluit ruimtelijke ordening zoals reeds beschreven in paragraaf 2.2.3. Concreet hanteert de provincie Utrecht de volgende voorkeursvolgorde voor stedelijke ontwikkelingen: eerst de mogelijkheden van herstructurering of transformatie, dan de mogelijkheden in de nabijheid van halten en knopen van het OV-netwerk, dan de overige mogelijkheden in het stedelijk gebied (binnen de rode contouren), en als laatste uitbreiding.

2.3.2 Toetsing van plan aan Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid) (2012)

Trede 1: Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte
De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011.

Kwantitatief
In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. Het lagere bouwprogramma (in vergelijking met de bouwproductie van voor de crisis) drukt de groei van de huishoudens echter niet. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13 % in 2040.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000 wat op een groei van het tekort van 250% uitkomt.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Tussen 2020 en 2025 lopen de tekorten in vooral de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink op. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Ook in de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien:

"Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Om het procentueel woningtekort niet verder te laten toenemen – niet hoger dan 4,1% van de woningvoorraad - zal de woningvoorraad mee moeten groeien naar 359.600 woningen in 2030. Dat zou betekenen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 met 61.000 woningen" moet groeien."

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerde op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

Kwalitatief
Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar voor die doelgroep aangepaste woningen en woningen met zorg. De gemeente Utrecht wil tevens het tekort aan studentenhuisvesting terugdringen. De ambitie is om 4000 woningen voor studenten en starters toe te voegen door middel van nieuwbouw en transformatie, zowel permanent als tijdelijk.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldure huur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

Conclusie
60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het

stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat nog behoefte bestaat aan Centrum stedelijke woonmilieus. Gezien vorenstaande kan geconcludeerd worden dat zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de woningbouw die mogelijk wordt gemaakt binnen het plangebied Kanaalweg 59.

Trede 2: Bestaand stedelijk gebied
Uit de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat de ruimtevraag bij voorkeur dient te worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Het plangebied ligt in de zogenaamde Merwede kanaalzone. Dit gebied wordt gekenmerkt door verouderde bedrijfslocaties die, vanwege hun ligging op korte afstand van het centrum van Utrecht een grote potentie hebben om te transformeren naar een stedelijk woongebied. Thans ligt het terrein braak en vormt als een inbreidingslocatie op een voormalig industriegebied in het stedelijk gebied van Utrecht. De transformatie van het gebied kan een impuls vormen voor de gewenste transformatie van het omliggende gebied.

Conclusie
Met de bouw van circa 167 woningen kan de locatie flink bijdragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Woningbouw op deze locatie verbindt het Stationsgebied, het Jaarbeursterrein en Dichterswijk met Transwijk en Kanaleneiland.

2.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

Betekenis voor plangebied

De relevante regels uit de PRV 2013 voor dit bestemmingsplan betreffen:

Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Voor deze beschrijving wordt verwezen naar de planbeschrijving in hoofdstuk 4.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

De perspectieven zijn deels vertaald naar ambities voor de korte en middellange termijn (2015) in het ontwikkelingsbeeld 2015. Van toepassing op het plangebied is het perspectief De Markt, met als doelen het stimuleren van de economische vitaliteit in Utrecht in stedelijke regionale en landelijke context en het vergroten van de herkenbaarheid van de kernkwaliteit door o.a. het ontwikkelen van

een (bijbehorend) hoogstedelijk milieu. Het plangebied is daarbij aangewezen voor “Hoogstedelijke ontwikkelingen met het accent op wonen”. Door de situering van het plangebied tussen snelweg en het centrum kan juist hier een hoogstedelijk milieu vorm krijgen met intensievere bebouwing, architectonische vormgeving van de openbare ruimte en nadruk op OV-ontsluiting. Het ontwikkelen van een hoogstedelijk milieu vraagt om intensief grondgebruik, hoogbouw, gebouwde parkeervoorzieningen, wonen boven bedrijven en winkels en een openbare ruimte met een architectonische vormgeving als onderdeel van de ontwerpopgaven in deze gebieden.

Betekenis voor het plangebied

In de Structuurvisie wordt aangegeven dat de kracht van Utrecht nauw verbonden is met een aantal kernkwaliteiten. Eén daarvan is de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving. Dit is het perspectief de "markt". Het perspectief De Markt wil ruimte bieden aan die functies van de stad die bijdragen aan een typisch hoogstedelijk milieu en de economische vitaliteit van de stad

Voor een aantal gebieden zijn gebiedsperspectieven 2030 opgesteld. Het betreft onder andere de Merwedekanaalzone, waar de inzet gericht is op het versterken van de woonfunctie via transformatie en intensivering. Hierdoor zal een sterke menging van functies ontstaan. Voor de periode tot 2015 wordt ingezet op het toevoegen van stedelijke woonmilieus. Het gebied dat in de Structuurvisie als Marktperspectief wordt aan gegeven, transformeert zich van stadsrandzone naar binnenstedelijk gebied. Verstedelijking zal vooral binnen deze zone plaatsvinden. Intensivering van ruimtegebruik, mengen van functies, verdichting, aanpassen van de inrichting van openbare ruimte en hoogbouw, zijn de instrumenten die kunnen worden ingezet.

2.4.2 Visie Merwedekanaalzone

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.

De Merwedezone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:

- Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;
- Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost-west verbindingen;
- Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;
- Het combineren van wonen en werken;
- Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;
- Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);
- Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;
- Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;
- Stimuleren van (waterrecreatief) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;
- Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie;
- Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.
- De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg-Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofdfietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;
- Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;
- Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;
- Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;
- Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;
- Verbeteren van de sociale veiligheid;
- Streven naar dubbelgebruik van parkeren;

- Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV-lijnen die de zone passeren;
- Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;
- Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG-beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.

Betekenis voor het plangebied

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m2), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;
- Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;
- Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;
- Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;
- Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;
- Openbare ruimte;
- Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

2.4.3 Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het dynamisch stedelijke masterplan (DSM) is een interactieve visie voor de stedelijke herontwikkeling in Utrecht. De traditionele grootschalige gebiedsontwikkeling maakt plaats voor een kleinschaliger en organischer aanpak. De gemeente zoekt andere manieren om stedelijke ontwikkeling te stimuleren. Zoals transformatie en herontwikkeling van braakliggende locaties, het geven van ruimte aan experimenten om (binnen) stedelijke herontwikkeling te versnellen en het opbouwen en delen van kennis over de mogelijkheden. De thema's hergebruik van panden, kleinschalig opdrachtgeverschap, tijdelijke invulling van locaties en studentenhuisvesting staan centraal.

Het digitale Stadsdebat heeft het DSM kleur gegeven. De talloze voorstellen, ideeën en opmerkingen die zijn aangedragen door de stad bevestigen het beeld dat deze gebieden sterk in betekenis kunnen groeien voor de bestaande stad en haar inwoners. Met het DSM richt de gemeente zich op initiatieven waarvan verwacht wordt dat die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. De gemeente ziet voor zich zelf daarbij vooral een faciliterende rol.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de Merwedekanaalzone. Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat.

2.4.4 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bebouwingshoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de Centrale zone. De Centrale Zone biedt de vereiste randvoorwaarden om een goed milieu voor hoogbouw te creëren. Immers, voorwaarde voor het marktperspectief is dat de locaties aansluiten bij de Randstad. De belangrijkste structurerende elementen in dit perspectief zijn de `snelle´ infrastructuur en haar knooppunten: Deltanet, het randstedelijk openbaar vervoernet, het stedelijk HOV net, de OV terminal Utrecht en de knooppunten in de stad. Dat zijn in ieder geval vanuit bereikbaarheidsoogpunt de meest aangewezen locaties voor ruimtelijk functionele ontwikkelingen (zoals kantoren, kennisintensieve bedrijven en het duurdere hoogstedelijke segment van de woningmarkt). Deze locaties zijn voornamelijk gelegen in de Centrale Zone en hier bevinden zich dan ook de plekken zijn waar het inzetten van hoogbouw zijn diensten kan bewijzen.

Ter plaatse is een bebouwingshoogte tot 30 meter mogelijk, met incidentele accenten tot 60 m.

2.4.5 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

In verband met een mogelijke ontwikkeling van de zone aan het Merwedekanaal, is dit gebied ook als stimulansgebied aangeduid. Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd.

2.4.6 Woonvisie 2009 - 2019: Wonen in een sterke stad

Op 14 januari 2010 heeft de Utrechtse gemeenteraad de woonvisie 2009 - 2019 vastgesteld. In de Woonvisie geeft de gemeente haar visie op het Utrechtse woonbeleid van de komende tien jaar.

De visie krijgt heeft als titel "Wonen in een sterke stad". Utrecht is een sterke stad omdat veel mensen in Utrecht willen wonen en blijven wonen. Dit hangt samen met de aantrekkelijkheid van de stad en haar omgeving, de ligging binnen Nederland en met de economische kracht van de regio. Hierdoor kent de stad wel een grote druk op de woningmarkt.

De Woonvisie geeft aan hoe vanuit het wonen kan worden bijgedragen aan het behouden en versterken van de kracht van de stad. Dit gebeurt door het vergroten van het woningaanbod in Leidsche Rijn en Rijnenburg en door vernieuwing in de bestaande stad. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op het in beweging krijgen van de verstopte woningmarkt. In de periode 2010-2019 worden er 26.300 woningen aan de voorraad toegevoegd (= 2.630 woningen per jaar).

Bij het in beweging krijgen van de woningmarkt ligt de sleutel voor een belangrijk deel bij het vergroten van het aanbod voor de zogenaamde middeninkomens. Hierdoor wordt er beter tegemoet gekomen aan de woonwensen van deze groep en kan tegelijkertijd de druk op de voorraad sociale huurwoningen worden verkleind.

De visie wil daarbij een duidelijk verbinding leggen tussen het woonbeleid en "Utrecht stad van kennis en cultuur". Dit betekent enerzijds het maken van woonmilieus waarin de werknemers in de Utrechtse kenniseconomie kunnen en willen wonen, en anderzijds meer mensen kansen te bieden in het onderwijs en op de arbeidsmarkt in combinatie met een gedifferentieerder woningaanbod in de wijken.

Betekenis voor het plangebied

Het plan voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van middeninkomens en starters aantrekkelijk is.

2.4.7 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan (2007-2011) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is onder andere de ambitie neergelegd voor een groenverbinding langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal.

2.4.8 Bomenbeleid Utrecht 2009-2030

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal. In deze groenstructuur zullen tevens nieuwe bomen aangeplant worden. De bestaande populieren in het plangebied zijn bijna aan het eind van hun levenscyclus, maar zullen grotendeels voorlopig blijven staan.

2.4.9 Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar

De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.

Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);
- wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;
- in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.

Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het Actieplan Utrecht fietst. Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te mane door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.

Betekenis voor het plangebied

De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord - zuid richting door de stad.

2.4.10 Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Het plan is er echter op gericht het gebied binnen het gebied B1 te brengen, waarvoor lagere parkeernormen gelden. Om aan de voorwaarden uit de nota Stallen en parkeren voor gebied B1 te voldoen dienen in het plangebied extra fietsparkeervoorzieningen te worden gerealiseerd, alsmede voorzieningen ten behoeve van deelauto's. Tenslotte wordt tegelijkertijd met vaststelling van het bestemmingsplan voor het plangebied een besluit genomen om betaald parkeren in te voeren.

2.4.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer. Centraal in het duurzaam bouwen beleid van de gemeente staat het visiedocument "Duurzaam huisvesten". Daarin verwoordt de bouwinitiatiefnemer zijn visie op de toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken, vast te leggen in een ambitie. Deze visie wordt vertaald naar concrete maatregelen en oplossingen in het ontwerp.

Energie

De gemeente heeft in haar Milieubeleidsplan op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd "in 2030 CO2 neutraal". Ontwikkel- en herstructureringslocaties moeten een bijdrage leveren om deze ambitie te realiseren.

Programma Utrechtse energie 2011-2014
Duurzaamheid is één van de pijlers van het Utrechts collegeprogramma 2010-2014 'Groen, open en sociaal'. Het collegeprogramma legt drie accenten in het werken aan duurzaamheid:

1. Energie besparen en duurzaam opwekken;
2. Schone lucht door een gezonde mobiliteit;
3. Een aantrekkelijke groene omgeving.

In het ontwerp moet uitwerking worden gegeven aan een bijzonder energieconcept. Dat kan door gebruik te maken van het warmtenet of door een gelijkwaardig alternatief energieconcept. Eventueel met behulp van het toevoegen van stedelijk groen en water om een positieve bijdrage leveren aan klimaatadaptatie.

Betekenis voor het plangebied

In paragraaf 5.13 Duurzaamheid wordt uitgelegd op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie is omgegaan.

2.4.12 Kernsport beleid

Kernsporten zijn sporten waar Utrecht sterk in is en waar extra in wordt geïnvesteerd. De primaire doelstelling is het behouden en verbeteren van het aanbod van topsport in Utrecht, zodat Utrechtse sporters op (inter)nationale niveau kunnen blijven floreren. Daarnaast wil men de topsportinfrastructuur op Olympisch niveau krijgen voor het organiseren van grote sportevenementen.

2012-2016: vijf kernsporten
De gemeente Utrecht heeft in samenwerking met betrokken partijen vijf kernsporten aangewezen: atletiek, hockey, roeien, waterpolo en wielrennen. Verenigingen en talentcentra die onder deze sporten vallen kunnen, mits ze voldoen aan een aantal strenge criteria, een kernsportstatus aanvragen. Deze status geeft recht op subsidie en ondersteuning voor het topsportbeleid van de vereniging.

2.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de gewenste versterking van de woonfunctie, via transformatie en intensivering, in Merwedekanaalzone. Het betreft een uitwerking van de uitgangspunten, die in de Visie Merwedekanaalzone zijn opgenomen. In afwijking van de visie Merwedekanaalzone wordt in het plangebied één hoogteaccent van 12 bouwlagen en een kap (circa 40 meter) mogelijk gemaakt. In relatie tot de ligging van het plangebied aan het Merwedekanaal en de grootschalige openbare ruimte, gevormd door de binnenhaven wordt dit stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht. Het plan is daarnaast in overeenstemming met de hoogbouwvisie.

In de woonwijken kan volgens de Hoogbouwvisie af en toe een hoger gebouw kunnen worden toegestaan. Maar alleen als het aan de volgende eisen voldoet:
- het geeft een speciaal accent wat op die plaats goed past.
- het gebouw is in principe niet hoger dan twee keer de gemiddelde hoogte in de wijk.
- het gebouw is goed bereikbaar.
Bijvoorbeeld: als de huizen in een wijk gemiddeld 9 meter hoog zijn, mag een nieuw hoog gebouw in principe niet hoger zijn dan 18 meter, en dan nog alleen als het op een speciale plaats staat.

De omliggende bebouwing in Transwijk heeft een hoogte tussen de 12 en 27 meter. Daarnaast vormt het haventje een nieuw markant punt langs het Merwedekanaal. Tenslotte is het gebouw via de in het plan voorziene ontsluitingsstructuur goed bereikbaar.

Het plan is hiermee in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Er wordt ruimte geboden aan een stedelijk woonmilieu, waarin eveneens mogelijkheden zijn voor het ontplooien van kleinschalige bedrijvigheid. Er is sterk behoefte aan dit type woonmilieu in de gemeente Utrecht, waarmee wordt ingespeeld op de woningvraag van starters en middeninkomens. Bovendien wordt hiermee bijgedragen aan de gewenste versterking van de Utrechtse kenniseconomie. Tot slot wordt aaneengesloten op de welstandsnota, die ruimte biedt voor vernieuwing, waarbij belang wordt gehecht aan aansluiting op de bestaande omgeving.

Het plan draagt bij aan de gewenste transformatie en intensivering in de Merwedekanaalzone, waarmee op een binnenstedelijke locatie een bijdrage wordt geleverd aan het opvangen van een deel van de Utrechtse woonvraag. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Kanaalweg 59 is gelegen in de Merwedekanaalzone. De Merwedekanaalzone is (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de Dichterswijk en de vroeg naoorlogse stadsuitbreiding Kanaleneiland-Transwijk.



Afbeelding 3.1 Bestaande situatie plangebied

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). Momenteel zijn de gebouwen gesloopt, ligt het terrein braak en is het omgeven door een hekwerk.

Aan de overzijde van het kanaal is de woonwijk Parkhaven gerealiseerd. Aan de zuid- en zuidwestzijde grenst het plangebied aan de kantoorgebouwen Koningin Wilhelminalaan nrs. 3 en 5.

Ten zuiden van deze locaties ligt de Koningin Wilhelminalaan en de gelijknamige parallelweg. Aan de noord- en noordoostzijde van het plangebied bevindt zich de HWC (Kanaalweg 60a). De Hulp Warmte Centrale (HWC) van energiebedrijf ENECO heeft een belangrijke invloed op de ontwikkelmogelijkheden van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige leidingen (zie ook paragraaf 5.6.2).

Aan de west- en noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een defensieterrein, gelegen aan de Overste den Oudenlaan. Dit terrein zal in de nabije toekomst worden herontwikkeld tot (voornamelijk) woongebied.

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Direct naast het plan gebied ligt de HWC. In 1963 is deze in opdracht en naar ontwerp van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) in bedrijf gesteld Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Het perceel grenst diagonaal aan de Kanaalweg.

Het is een ensemble van een eenvoudig gebouw met drie hoge schoorstenen en drie tanks.

Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening in Utrecht, verbonden met de toenmalige nieuwbouw van Kanaleneiland.

Het plangebied zelf ligt momenteel braak. In het plangebied zijn dus geen monumenten of beeld bepalende elementen aanwezig. Op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart heeft het gebied wel een archeologische verwachtingswaarde.

Hierop wordt in hoofdstuk 5 verder ingegaan.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

Het belangrijkste structuurbepalende element voor het plangebied wordt gevorm door de het Merwedekanaal en daaraan evenwijdig lopende Kanaalweg. Daarnaast vormt de Balijelaan een andere belangrijke structuur die bepalend is voor de vorm van het plangebied. Tenslotte is het plot van de HWC een belangrijke structuur die de schuine vorm van het plangebied bepaald.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Het Merwedekanaal heeft zijn functie voor water gebonden bedrijvigheid grotendeels verloren en wordt hoofdzakelijk recreatief gebruikt. In de omgeving van het plangebied zijn nog wel wat restanten te vinden van de bedrijvigheid die het gebied eens kenmerkte. Direct naast het plangebied is de Hulpwarmtecentrale van de Eneco gelegen, waarmee, vanwege de akoestische aspecten, bij de ontwikkelingen rekening gehouden zal worden. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. aan de andere zijde wordt het plangebied begrensd door de kantoorgebouwen aan de Koningin Wilhelminalaan. Het plangebiedzelf ligt momenteel braak en er zijn geen bestaande functies.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Planbeschrijving

4.1.1 Programma

Wonen

Het woningbouwprogramma voorziet in de realisatie van 167 appartementen en een horecagebouw van 250 m2. Het bouwplan heeft als concept stedelijk wonen aan het water en heeft een uitgesproken robuuste en hedendaagse bouwstijl met een industrieel karakter. Er wordt een gevarieerd woonprogramma gerealiseerd met woon-werk units, starters appartementen, één-kamerflats, 3-4 kamer appartementen, lofts, luxe toren appartementen, penthouse flats, luxe haven appartementen én een horeca voorziening. Het zou gaan om +/- 21.500m² woonprogramma en rond de 350 toekomstige bewoners. Parkeren vind plaats bovengronds maar wordt aan het oog onttrokken, op een afgeschermde parkeerhof. Dit is in het voordeel van de woonkwaliteit.

Het herziene plan is een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke plan, dat in 2011 met een artikel 19 procedure mogelijk werd gemaakt. Vanwege de woningcrisis werd dat plan echter niet geraliseerd. Inmiddels is het woningbouwprogramma nu beter afgestemd op de huidige vraag, wordt de bouwhoogte direct naast het Merwedekanaal minder hoog en vervalt een woonblok naast de binnenhaven, waardoor er meer openbare verblijfsruimte overblijft. Het parkeren komt geheel bovengronds, maar is niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Aan de haven wordt een horecavoorziening van 250 m2 toegestaan. De beheerder van de horeca is tevens beheerder van de ligplaatsen.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Het plan gaat uit van appartementengebouwen rond een binnenhaven met plein (zie ook afbeelding 4.1). Tussen de Kanaalweg en de binnenhaven zal een horecagelegenheid (lunchroom/restaurant) worden gevestigd, met daarboven de mogelijkheid om enige appartementen te realiseren. De binnenhaven zal geschikt zijn voor het afmeren van (roei)sloepen. De vaste ligplaatsen zullen uitsluitend bestemd zijn voor de bewoners van de woningen rond het haventje.

Voor de ingang van de binnenhaven zullen enkele palen worden aangebracht zodat de vaarrichting van de roeisloepen (uit de binnenhaven naar het Merwedekanaal) overeenkomt met de vaarrichting van de roeiers op het Merwedekanaal en zo de kans op aanvaring wordt geminimaliseerd.

Direct ten noorden van de haven ligt een weg die op termijn de verbindingsweg (met name voor de fiets) vormt met het Defensieterrein. Het parkeren wordt achter de bebouwing (uit het zicht vanaf de openbare ruimte) opgelost.

De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 a 7 lagen, maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel.



Afbeelding 4.1 stedenbouwkundig plan.

Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Er wordt naar gestreefd om in de toekomst een oost-westverbinding met het achterliggende gebied te realiseren. Deze ontsluitingsweg zal te zijner tijd als openbare weg door de gemeente beheerd gaan worden.

De rest van het gebied (binnenhaven en plein voor de woningen) zal als semi-openbare ruimte in eigendom en beheer van de Vereniging van Eigenaren komen. Deze ruimte zal wel 24 uur per dag toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.



Afbeelding 4.2 Artist impression toekomstig Blok A

Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter.

Het gebouw ten noorden van de haven (blok A) heeft aan de noordzijde een geluidswerende functie in verband met de aanwezige hulpwarmtecentrale. Aan de geluidbelaste zijde zal dit bouwblok een wintertuin krijgen die het geluid buiten houdt. De schoorstenen van de HWC zullen in ieder geval vanuit het noorden, het westen en het oosten voor de omgeving zichtbaar blijven. Vanuit het zuiden zal het zicht in de directe nabijheid van het bouwplan enigszins afnemen. Door hun hoogte zullen de schoorstenen wel boven het daarvoor gesitueerde bouwblok uitsteken.

Het horeca-paviljoen wordt een bijzonder architectonisch gebouw, met een terras aan de havenzijde.

De Kanaalweg wordt op termijn opnieuw ingericht. Er komt een brug bij de toegang naar de haven. Op termijn is het de bedoeling om het profiel van de Kanaalweg te herinrichten. Dan wordt een parallelle wetering hersteld zoals die nu nog deels is terug te vinden langs de Kanaalweg.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

Hieronder wordt in grote lijnen beschreven hoe de bereikbaarheid van het gebied is gewaarborgd. Daarbij wordt ingegaan op de ligging van het gebied, de ontsluitingen voor auto- en langzaamverkeer, de parkeervraag en het te realiseren parkeeraanbod en de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer.

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Overste den Oudenweg en de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Bij de toekomstige aanleg van de HOV-busbaan op de Dr. M.A. Tellegenlaan zal de aansluiting van de Kanaalweg op de Dr. M.A.

Tellegenlaan voor het autoverkeer komen te vervallen. De ontsluiting van Kanaalweg 59, inclusief de HWC, zal dan via de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan plaatsvinden.

De openbare straat tussen de haven en het havengebouw zal op het moment dat het defensieterrein wordt ontwikkeld doorgetrokken worden. Tot die tijd zal het autoverkeer (bezoekersparkeren) moeten keren en kan het via de Kanaalweg en de Koningin Wilhelminalaan het plangebied verlaten.

Ter plaatse van de havenmonding zal de in Kanaalweg een brug (ook geschikt voor gemotoriseerd verkeer) komen. De brug over de haventoegang heeft een doorvaarthoogte van 1,50 m hetgeen betekent dat met een constructiehoogte van 0,50 m de bovenkant van het brugdek minimaal 2,0 m boven het peil van het Merwedekanaal ligt. De doorvaartbreedte is circa 3 meter. Het brugdek zal zodanig ingedeeld worden dat er ruimte is voor een trottoir en een rijstrook, die gebruikt kan worden voor auto- en fietsverkeer in twee richtingen. De rijstrook heeft een breedte van 3,50 m

4.2.2 Openbare ruimte, groen en langzaamverkeersverbindingen

De nieuw te graven haven heeft functionele en esthetische betekenis. Hier kunnen bootjes/sloepen (van met name toekomstige bewoners) aanmeren. Aan de noordzijde van de haven ligt een plein met flauw aflopende trap met brede treden naar het water. Naast het plein liggen 10 parkeerplaatsen bij het havenpaviljoen en is er ruimte om je fietsen te stallen.

De Kanaalweg is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van de stad. Door de inrit van het parkeerterrein aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan te situeren wordt bijgedragen aan het (op termijn) autovrij maken van de Kanaalweg. Ten westen van de Kanaalweg is het mogelijk om in de toekomst de 'Vleutense Wetering' weer te herstellen cq. opnieuw uit te graven. Vooralsnog wordt echter uitgegaan van handhaving van de bestaande bomen. Zowel het water in de haven als, op termijn, in de wetering staat in verbinding met het Merwedekanaal.

Tussen blok A en de haven is in het plan een openbare straat opgenomen zodat op het moment dat het Defensieterrein wordt ontwikkeld een nieuwe oost-westverbinding voor met name langzaamverkeer gerealiseerd kan worden. Deze verbinding koppelt de woonwijken Kanaleneiland/Transwijk, deelgebied 4 (defensieterrein en plan Kanaalweg 59). In deze straat worden nieuwe bomen geplant.

Voor voetgangers worden trottoirs aangelegd die verbonden zijn met bestaande routes.

De openbare ruimte wordt ingevuld met robuuste materialen die bij een werf thuishoren.

4.2.3 Parkeren

Het parkeren wordt opgelost op maaiveld (zie figuur 4.1). Achter de blokken B en D, uit het zicht van de openbare ruimte, wordt een parkeerhof aangelegd met in totaal 118 parkeerplaatsen. Ten noorden van Blok C worden nog eens 10 parkeerplaatsen aangelegd. Waaronder 5 plekken voor een deelauto. Verwacht wordt dat een deel van de bewoners zal kiezen voor een abonnement op een deelauto. Dit scheelt in het aantal benodigde parkeerplaatsen zoals toegelicht in onderstaande tabel. In het plangebied worden tevens 28 'openbare' fietsparkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van o.a. horeca. De woningen krijgen inpandige (fietsen)bergingen. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoet hiermee aan de geldende parkeernormen welke zijn aangegeven in onderstaande tabellen.

Functie	Norm auto:	Norm Fiets	Blok A	Blok B	Blok C	Blok D	Blok E	Aantal auto pp	Aantal fiets pp
Woningen boven de 130 m2 BVO	1,11	0**						0	
Woningen 80 t/m 120 m2 BVO	1,02	0*		48	2	25	9	85,68	
Woning 55 tot 80m2 BVO	0,94	0*		6		4	12	20,68	
Woning tot 55m2 BVO	0,43	0*	61					26,23	
Café/bar/cafetaria in m2 bvo	3,4	23,5			220			7,48	51,7
								140,07	**51,7**

** Inpandige gez. Fietsenberging
* Iedere woning eigen (fietsen)berging op maaiveld

Aantal stallingsplaaten conform inrichtingsplan Vollmer

Blok A	23		
Blok B	48		
Blok C woningen	2		
Blok C horeca	5	52	
Blok D	26		
Blok E	19		
deel auto's	20		(5 deel auto = 20 parkeren)
	+	+	
	143	**52**	

PS: bij horeca in de categoriën D1 en D2 geldt een norm van 6,8 / 100 m2 bvo ipv 3,4 / 100 m2 bvo·

Figuur 4.1 benodigt aantal parkeerplekken conform Nota Stallen en parkeren (gebied B1 betaald parkeren).

4.2.4 Openbaar vervoer

Er komen door de planontwikkeling vooralsnog geen wijzigingen in het aanbod van het openbaar vervoer dan wel in bestaande of nieuwe halteplaatsen.

4.2.5 Hulpdiensten en vrachtverkeer

Hulpdiensten en vracht/- en verhuiswagens zullen incidenteel de woningen moeten kunnen bereiken. Voor het opstellen van brandweerwagens is een breedte van minimaal 3,50 m benodigd in geval van een calamiteit. Het plan heeft voldoende ruimte voor het rijden, opstellen en manoeuvreren van vrachtwagens.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

5.2.1 Kader

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter ook initiatieven die onder de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. vallen, dienen kritisch bekeken te worden of deze belangrijke nadelige milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is, dient hiervoor ook een MER of m.e.r-beoordeling te worden opgesteld.

5.2.2 Plansituatie

De beoogde plan ontwikkeling van 167 woningen blijft ver onder de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkelingen zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. De planontwikkeling leidt niet tot onevenredige nieuwe emissies of verkeersaantrekkende werking. Het betreft een binnenstedelijke locatie op een voormalig industrieterrein. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie onderstaande paragrafen).

5.2.3 Conclusie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Tevens zijn er, zoals blijkt uit onderstaande beschrijving van de milieuaspecten, geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van

acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen is op 19 februari 2015 door onderzoeksbureau Aveco de Bondt een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige bebouwing afgerond. Binnen het plangebied is bebouwing geprojecteerd, waarin circa 167 woningen worden gerealiseerd.

In het onderzoek is de geluidbelasting berekend ten gevolge van de relevante wegen en een hulpwarmtecentrale in de directe omgeving van het plangebied.

5.3.3 Wegverkeerslawaai

Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de Overste den Oudenlaan/Europalaan voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting ten gevolge van deze weg blijft onder de 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.
De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op de blokken B, D en E. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Kanaalweg/Parallelweg bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op blok E.

Een volledig overzicht van de rekenresultaten in opgenomen in de bijlagen.

- Aangezien de voorkeurswaarde voor de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan en de

Kanaalweg/Parallelweg wordt overschreden is de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze wegen.

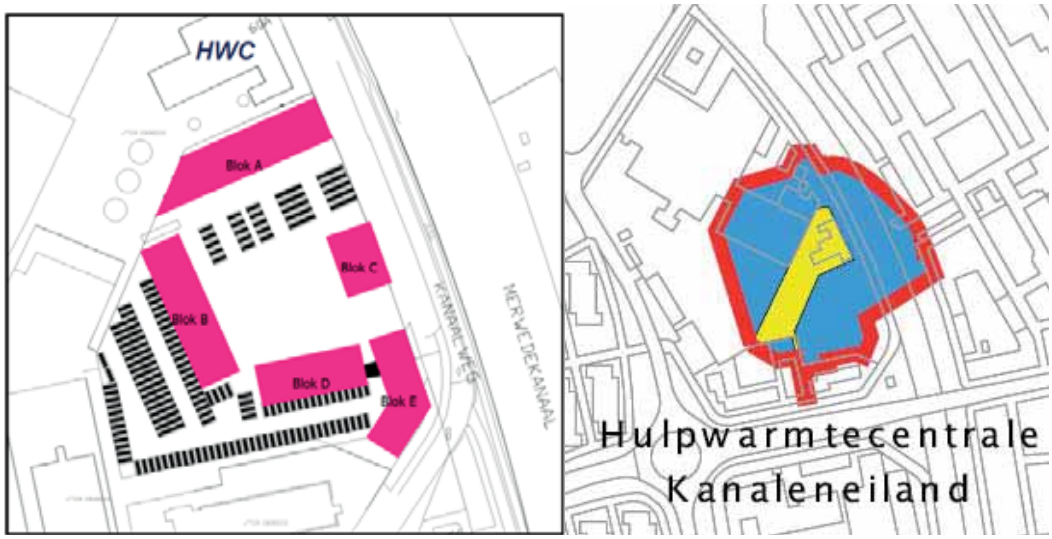
5.3.4 Spoorweglawaai

Het plangebied ligt op een afstand van circa 650 meter vanaf het spoor en ligt daarmee buiten de zone voor de spoorlijn Utrecht - 's Hertogenbosch.

5.3.5 Industrielawaai

Wet geluidhinder industrielawaai

Het bouwplan grenst direct aan het terrein en het gebouw van de Hulpwarmte-centrale (HWC) van de Eneco. De HWC aan de Kanaalweg is een zogenaamde 'grote lawaaimaker' waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone is vastgesteld. Buiten die zone mag het geluidniveau van de centrale niet meer zijn dan 50 dB(A). Dit is geborgd in de milieuvergunning van de HWC.



Paars de ligging van het bouwplan; Geel: terrein van de HWC; blauw: de zone

Het bouwplan ligt grotendeels binnen deze geluidszone zodat hiervoor vanwege de Wet geluidhinder geluidsonderzoek nodig is en, bij woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde, een hogere waarde die niet hoger kan zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarde.

Ten tijde van de art.19-procedure in 2008 zijn reeds hogere waarden vastgesteld. Dit plan is echter niet uitgevoerd. Met dit bestemmingsplan wordt een nieuw bouwplan ingediend (blokken A en B). Voor de rest van het plangebied worden later bouwplannen in procedure gebracht. Voor dit bouwplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsniveaus bij de woningen van het bestemmingsplan als gevolg van de HWC. Omdat op diverse gevels de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zullen ook hogere waardes worden vastgesteld. De hogere waarden uit 2008 hebben voor dit bestemmingsplan geen juridische betekenis.

Bij het onderzoek Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve is uitgegaan van de actuele bedrijfssituatie van de HWC die daartoe door middel van metingen is onderzocht. Daaruit bleek dat ten opzichte van de vergunde situatie de verdeling van geluidsproductie van de centrale over de verschillende geluidbronnen (gebouwdelen, schoorstenen) is gewijzigd. Met het actuele rekenmodel van de HWC zijn de geluidsniveaus op de woninggevels berekend. De blokken A en B, die het dichtst bij de centrale staan en een gekoppelde bouwaanvraag kennen, hebben voor een deel gevels zonder te openen delen en voldoende isolatie (dove gevels), omdat de geluidsniveaus daar boven de maximale grenswaarde liggen. Dankzij afscherming door galerijen is het geluidniveau bij andere gevels van de woningen niet boven de maximale grenswaarde. Daar kan een hogere waarde voor worden vastgesteld, omdat de woningen ook nog een luwe gevel hebben.

Ook blijkt dat het binnenniveau van de woningen aan de grenswaarde voldoet. Daarmee wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wet geluidhinder en het gemeentelijke beleid.

Voor het geluid van wegen is een separaat onderzoek uitgevoerd. Ook daarvoor worden bij bepaalde woningen hogere waarden vastgesteld.

Laagfrequent geluid

Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de gevelwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.

Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidhinder in substantiële mate te voorkomen.

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat.

Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

5.3.6 Cumulatie van lawaai

De cumulatieve geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, industrielawaai en het lawaai van het parkeren bedraagt volgens berekening ten hoogste 58 dB. Deze geluidsbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidsbelasting door het wegverkeer van 63 dB. Derhalve kan niet gesproken worden over een onacceptabele samenloop van geluid.

5.3.7 'Stille zijden' beleid

Conform het beleid van de gemeente Utrecht dient voor de toekenning van een hogere waarde per woning ten minste een geluidluwe gevel per woning aanwezig te zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrielawaai. In een geluidluwe gevel dient een te openen raam of deur opgenomen te zijn. Tevens dient voldaan te worden aan de eis dat een bij de woning behorende buitenruimte wordt gesitueerd aan de gevel waarop de geluidbelasting ten hoogste 53 dB voor wegverkeer, 60 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrie bedraagt.

Omdat de vormgeving en positie van de blokken C, D en E nog wordt uitgewerkt, kan nu in het akoestisch onderzoek nog niet concreet worden aangewezen waar en hoe stille zijden worden gerealiseerd. Indien nodig zal dat gerealiseerd kunnen worden door middel van extra voorzieningen aan de gevel, zoals bijvoorbeeld verhoogde borstweringen. De woningen in de blokken A en B zijn wel uitgewerkt en hebben een stille zijde.

5.3.8 Conclusie

Aangezien de voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Kanaalweg/Parallelweg en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland wordt overschreden is de bouw van de nieuwe woningen alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze bronnen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

5.4 Bedrijven en Milieuzonering

5.4.1 Kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieu

zonering (2009)” zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 5.2

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

5.4.2 Plansituatie

De gemeentelijke ambitie is om deelgebied 4 te transformeren naar een gebied met stedelijk wonen, in hoge dichtheden, met een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een recreatieve zone langs het Merwedekanaal.

Bij de start van het project was het defensieterrein aan de Overste Den Oudenlaan nog in bedrijf. Aan de Kanaalweg waren enkele garagebedrijven gevestigd en naast de te herontwikkelen locatie ligt de HWC. De hulpwarmtecentrale zorgt voor het leveren van warmte bij piekvraag in koude periodes.

De garagebedrijven hebben hun bedrijfsactiviteiten inmiddels beëindigd. De onderhandelingen over de aankoop van het defensieterrein door de gemeente Utrecht zijn inmiddels succesvol afgerond.

De HWC

Het onderhavige plan vormt de eerste fase naar een nieuw woongebied. Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

Voor de HWC zijn de de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot rustige woonwijk: 30 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Geluid (richtafstand tot rustige woonwijkgemengd gebied: 100 meter)

Geur

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO2), stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de áchtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. In paragraaf 5.5 Externe veiligheid, wordt hier verder op ingegaan

Geluid

Omdat de hulpwarmtecentrale op grond van de wet geluidhinder een geluidzone heeft is dat aspect onder de paragraaf 5.3 Geluidhinder beoordeeld.

De te realiseren Horeca

De te realiseren horeca heeft de categorie B of D. De horeca ligt op enige afstand van de woningblokken. Horeca in een dergelijke categorie wordt passend geacht in een woonomgeving.

5.4.3 Conclusie

De aanwezigheid van de HWC vormt qua geur geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Op de aspecten geluid en externe veiligheid wordt in de paragrafen 5.3 en 5.5. verder ingegaan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Kader

In bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's die zware bedrijven kunnen veroorzaken. Naast de bedrijven kunnen ook het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor of water en door buisleidingen, risico's opleveren

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin is voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot bedrijven en transportroutes en kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR); Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevallocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10^{-6}/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden tengevolge van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld - Voor transport bedraagt deze waarde 10^{-4}/jaar bij 10 doden, 10^{-6}/jaar bij 100 doden enzovoort. Het GR is een oriënterende waarde; van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

5.5.2 Plansituatie

Transport

Het lokale verkeer van gevaarlijke stoffen wordt in het kader van de routeringsregeling geregeld via jaarlijks door vervoerders aan te vragen ontheffingen. De omvang van dit lokale transport is zo gering dat de norm voor PR niet bereikt wordt en het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

Niet gesprongen explosieven

Op het (voormalig) defensieterrein en gedeeltelijk op de naastgelegen terreinen bevinden zich twee opsporingsgebieden voor niet gesprongen explosieven (NGE). Deze opsporingsgebieden zijn het resultaat van een NGE-onderzoek dat heeft plaatsgevonden in Dichterswijk West.

Gebleken is dat de op het Defensieterrein gelegen (voormalige) fabriek Jongerius doelwit is geweest van bombardementen. De fabriek Jongerius was in WOII werkzaam voor de Duitse wapenindustrie. In 2002 is een onderzoek gedaan naar mogelijke blindgangers in en rond het projectgebied Dichterswijk-West (het huidige Parkhaven). Op basis van dit onderzoek is in Dichterswijk-West een blindganger gevonden (een bom van 500 pond). Gebleken is dat rond de Jongeriusfabriek zich twee verdachte gebieden bevinden. Ook het plangebied ligt in dit risico-gebied. Dit betekent dat alvorens in het plangebied kan worden begonnen met de bouw, er nader (detectie)onderzoek dient te worden gedaan naar niet gesprongen explosieven.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling door Tebodin een

brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze zullen worden meegenomen bij de bouwaanvraag.

5.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling te verwachten.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Kader

Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

a. aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
b. een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM_{10} (fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
d. het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het “Besluit nibm”, geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 Bg/m3). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m2 kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

5.6.2 Plansituatie

Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 167 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit ‘niet in betekende mate’. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en binnenhaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan wordt aan de norm ‘niet in betekenende mate’.

De verkeersgeneratie van de appartementen is gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een binnenhaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1100
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	0,91
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

5.6.3 Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 Bg/m3 (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 Bg/m3 (peiljaar 2012).

5.6.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekenende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 Bg/m3 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmert.

5.7 Bodemkwaliteit

5.7.1 Kader

Kader

Aan de basis van het gemeentelijk bodembeleid ligt bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater én het voorkomen van risico's voor de gezondheid van mens en dier. Het bodembeleid sluit hiervoor aan op onderstaande algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Bodembescherming
  Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.

- Bodemsanering
  Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er sprake is van humane of milieuhygiënische risico's, of risico's voor verspreiding van de verontreiniging via het grondwater. De sanering wordt functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Bodembeheer
  Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is om de locatie geschikt te maken. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met eventuele nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

5.7.2 Plansituatie

Op de nieuwbouwlocatie (woningen zonder tuin, horeca en binnenhaven) is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met, met name, PCB. Voor het saneren van deze verontreiniging is een saneringsplan opgesteld (Aveco de Bondt, Rapportnummer 13.1025.03 R-RGN/794, datum 30-04-2014). Met het saneringsplan is door het bevoegd gezag wet bodembescherming ingestemd op 18 september 2014. De RUD Utrecht stelt vast of de sanering is uitgevoerd conform het ingediende saneringsplan. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is na sanering geschikt voor het beoogde gebruik, te weten ander groen, bebouwing en/of infrastructuur.

Als er grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw moet onderzocht worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. In de directe omgeving van de locatie zijn verontreinigingen in het grondwater aanwezig. Bij een mogelijke beïnvloeding van deze verontreinigingen is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

5.7.3 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande voorwaarden voor onderzoek en/of sanering vormt de bodem geen belemmering voor het plan.

5.8 Flora en fauna

5.8.1 Kader

Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

In de Flora en fauawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan.

5.8.2 Plansituatie

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013. Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen. Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend. De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.

Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn. Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.

5.8.3 Samenvatting en conclusies

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een binnenhaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen desalniettemin nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

Vaatplanten

Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

Vogelsoorten

Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

Zoogdieren

Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen. Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.

Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.

Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden. Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

Overige soorten

Ten behoeve van de aanleg van de binnenhaven zal een doorbraak naar het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën,

libellen en vissen.

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep over een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk. Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

Planning en voortgang

De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe.

De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten. Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kan s op vertraging geminimaliseerd.

Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

5.8.4 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande maatregelen vormt de Flora en Faunawet geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

5.9 Bomen

5.9.1 Kader

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

5.9.2 Plansituatie

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie zijn geïnventariseerd om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en te kijken of die kapvergunning plichtig zijn. Voor de aanleg van de nieuwbouw en ontsluitingswegen zullen bomen moeten verdwijnen. Het inrichtingsplan voor het gebied voorziet in de aanleg van een nieuwe groenstructuur met bomen, langs het kanaal.

5.9.3 Conclusie

Kenmerk van het nieuwe gebied is een woningbouwplan rond een nieuw aan te leggen binnenhaven. Om dit te kunnen realiseren zijn de bomen ter plaatse verwijderd. Bij inrichting van het openbaar gebied zullen nieuwe bomen worden geplant.

5.10 Water

5.10.1 Kader

De Waterparagraaf is een verplicht onderdeel van een ruimtelijk plan en vormt een wezenlijk element in het gehele watertoetsproces. Het fungeert als een instrument waarin de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan inzichtelijk worden gemaakt, de gemaakte afwegingen expliciet en toetsbaar worden vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder wordt opgenomen. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

5. Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
6. Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
7. Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 [1];
8. Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur [2].

[1] De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.

Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

[2] Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

Betrokken partijen
In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

- Aanvrager: Gemeente Utrecht, Stadsontwikkeling – Programma's, Stedenbouw;
- Opsteller: Aveco de Bondt
- Toetser: Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater) Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stedelijk Beheer (beheerder riolering, oppervlaktewater)

5.10.2 Plansituatie

1. Het maaiveld ter plaatse van het plangebied bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m;
2. De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatend eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m;
3. De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Het beleid ten aanzien van hemelwater komt er kortweg op neer dat hemelwater bij voorkeur in het plangebied wordt vastgehouden en indien mogelijk wordt geïnfiltreerd. Een ander leidend principe is om water als mede-ordenend principe in ruimtelijke plannen mee te nemen.

Het rijksbeleid heeft als streven het afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel

mogelijk vasthouden van hemelwater binnen het plangebied. Tevens wordt gesteld dat zoveel mogelijk gebruiksfuncties op een perceel gecombineerd dienen te worden.

Het Hoogheemraadschap maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

4. Schoon hemelwater afkomstig van dakoppervlakken moet rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd in het kader van het schoon en gescheiden houden van waterstromen. Voor de beoordeling van het aan- en afkoppelen van verhard oppervlak wordt de Beslisboom aan- en afkoppelen (10 juli 2003) gehanteerd;
5. Bij het schoonhouden van hemelwater is het van belang dat geen uitlogende materialen als zink, lood en koper worden toegepast, als deze materialen in contact komen met het hemelwater;
6. De hemelwaterafvoer van balkons en loggia's moet op de vuilwaterleiding worden aangesloten, vanwege de kans op verontreiniging met schoonmaakmiddelen.

In het geval van afstromende dakoppervlakken worden, als er afgekoppeld dient te worden, coatings voorgeschreven in het geval er gebruik wordt gemaakt van uitlogende materialen. Ook hier worden bovengrondse open systemen aanbevolen, liefst met bodemfilter in het geval er sprake kan zijn van lichte verontreinigingen.

Waterafvoer

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Voor alle lozingen zal een Wvo-vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap. Met het Hoogheemraadschap is overleg gevoerd over het tot stand brengen van de verbinding tussen haventje en Merwedekanaal. Voor het verleggen van de waterkering (nautische aspecten) heeft het Hoogheemraadschap akkoord gegeven. Daarnaast zal een keurvergunning worden aangevraagd voor de realisatie van de haven.

De huidige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +1,9 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

5.10.3 Conclusie

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m2 verhard oppervlak (3.750 m2 bestaande uit daken en 4.250 m2 overige verharding) moet 1.200 m2 open water worden gerealiseerd.

Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

5.11 Archeologie

5.11.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 moet een bestemmingsplan rekening houden met de archeologische resten in de grond. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie (artikel 38a Monumentenwet 1988) moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Monumentenwet 1988 beschermd. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten is niet toegestaan. Eventueel dubbel ruimtegebruik is mogelijk, mits de gekozen bestemming zich duurzaam verhoudt met de in het terrein aanwezige archeologische waarden. Voor dubbel ruimtegebruik is een vergunning krachtens de Monumentenwet vereist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.11.2 Plansituatie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Dit betekent dat bodemingrepen groter dan 1000 m2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld vergunningplichtig zijn. In het plangebied heeft in verband met voorgenomen bouwontwikkeling een archeologisch onderzoek plaatsgevonden om de archeologische verwachting te toetsen. Op basis van de onderzoeksresultaten is vast komen te staan dat er door de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch resten verstoord zullen worden. Er bestaat in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen voorgenomen ontwikkeling en er is dan ook geen verplichting tot een archeologievergunning. Het terrein wordt vrijgegeven voor de geplande bouwontwikkeling.

5.11.3 Conclusie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Het plangebied is op basis van archeologisch onderzoek vrijgegeven voor verdere bouwontwikkeling. Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. REO afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2863990 te worden gedaan.

5.12 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en/of leidingen aanwezig.

5.13 Duurzaamheid

Het plan omvat de bouw van 167 appartementen, daarmee is sprake van bouwen in hoge dichtheden en een intensief ruimtegebruik. De woningen zijn levensloopbestendig, allemaal met een lift bereikbaar en met bergingen gelegen op de begane grond. Verder kunnen de kleinere appartementen worden samengevoegd tot grotere appartementen.

De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming, een energievoorziening waarbij gebruik gemaakt wordt van restwarmte. De bouwblokken A en B hebben een epc van 0,47 respectievelijk 0,52 en een milieuprestatie (MPG) van € 0,52/m2 bvo per jaar bij een levensduur van 75 jaar.

Door introductie van betaald parkeren, inzet van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen wordt de auto mobiliteit teruggedrongen.

De inrichting van de buitenruimte wordt uitgevoerd met kwalitatief hoogwaardige materialen. De aanleg van de centraal gelegen recreatiehaven, die een open vaarverbinding krijgt met het Merwedekanaal, is een aantrekkelijke aanvulling voor het woonklimaat. De aanwezigheid van de recreatiehaven biedt ook de mogelijkheid voor afvoer van hemelwater van daken en straten via het oppervlaktewater.

Het streven van de ontwikkelaar is om tijdens de bouw de omvang van de grondstoffenstomen te verminderen en zo veel mogelijk te komen tot hergebruik van materialen. Door een gecentraliseerde inkoop van materieel en materiaal worden vervoersbewegingen en brandstofverbruik teruggedrongen. Er wordt daarnaast gebruik gemaakt van secundaire grondstoffen.

5.14 Gezondheid

De dichtstbijzijnde drukke verkeersweg is de Kon. Wilhelminalaan. De afstand tot de Kon. Wilhelminalaan bedraagt meer dan 50 meter; vanuit het oogpunt van blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging is dit afdoende.

Ten aanzien van de HWC moet worden opgemerkt dat deze in een in meteorologisch opzicht gemiddeld jaar een beperkt aantal keren per jaar in werking is, bij extreme koude. Ook in geval van calamiteiten (sporadisch) wordt de centrale ingezet. Hierdoor zal zowel de geur/rookhinder alsook het directe effect op de gezondheid van deze centrale naar verwachting beperkt zijn.

Hoge geluidwaarden die kunnen optreden op de gevel worden opgelost door middel van dove gevels; ook voor geluid weegt de omstandigheid dat de centrale infrequent in werking is zwaar. Naar verwachting levert het geluid van de HWC daarom niet tot nadelige gezondheidseffecten.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De projectontwikkelaar KondorWessels is eigenaar van de tot ontwikkeling te brengen gronden, zodat geen verwervingen meer nodig zijn. Alle kosten worden gedragen door KondorWessels. KondorWessels verricht de ontwikkeling van het project en straks ook de de overdracht van de woningen, commerciële ruimten en gemeenschappelijke ruimten aan een belegger of toekomstige kopers.

Er is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en KondorWessels, waardoor gemeentelijke kosten verhaald worden. Hierdoor is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd en hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Ten aanzien van de aansprakelijkheid van mogelijke planschade is in de genoemde overeenkomst vrijwaring voor de gemeente opgenomen. Eventuele planschadeclaims komen voor rekening van de initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De geraadpleegde instanties hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het plan. Voor zover de instanties opmerkingen hadden over het plan zijn deze meegenomen.

6.2.2 Advies wijkraad

De gebiedsmanager heeft de wijkraad in september 2013 bijgepraat over het plan.

6.2.3 Inspraakresultaten

Voor het plan in zijn oude vorm is destijds in het kader van een artikel 19 procedure inspraak georganiseerd, de artikel 19 vrijstelling is uiteindelijk verleend. Dit plan kon echter om diverse reden niet worden uitgevoerd. Het nieuwe plan borduurt voort op het oude, aan veel kritiekpunten van destijds wordt alsnog tegemoet gekomen. Op die basis is de Raad geïnformeerd met een commissiebrief in augustus 2013. Op 24 september 2013 is een informatieavond voor de buurt gehouden. Daar is aangekondigd dat men in het kader van het bestemmingsplan straks weer een mogelijkheid heeft voor het indienen van zienswijzen.

Het plan speelt in op de wens vanuit de buurt om aan de zijde van het Merwedekanaal iets minder hoog te bouwen. Er is een bouwblok komen te vervallen waardoor er rond de binnenhaven een mooie openbare ruimte gecreëerd kan worden. Over dit plan is een informatiebijeenkomst gehouden in de buurt. Daarbij was draagvlak voor het plan, met uitzondering van de roeiverenigingen. Die maken zich zorgen over de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal. Er is de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de roeiverenigingen en RWS over die uitmonding van de binnenhaven. Door het plaatsen van palen bij de monding van de haven waardoor de uitvarende bootjes "als het ware" het kanaal op geleid worden, is een oplossing gevonden om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan dat er op gericht is om een hoogstedelijk woonprogramma, alsmede het bij die functie behorende parkeren mogelijk te maken. Daarnaast wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt. In dit ontwikkelingsplan is er gekozen voor een bestemmingsregeling die voldoende flexibiliteit biedt voor het gebouw binnen het bouwvlak. Daarnaast wordt voorzien in verkeersbestemmingen ten behoeve van het wegverkeer en verbijfsgebieden. Tenslotte voorziet het plan in de bestemming water voor de beoogde aanleg van een binnenhaven.

De dubbelbestemmingen Archeologie en Cultuurhistorische waarden zijn opgenomen om de in het gebied aanwezige waarden afdoende te behouden en te beschermen.

7.3 Opbouw Regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf;
- afwijken van de gebruiksregels;
- eventueel een vergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten;

- Landschappelijke en of ecologische aspecten;
- Milieukundige aspecten;
- Cultuurhistorische aspecten;
- Verkeersaspecten;
- Sociale veiligheid;
- De gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creeren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten;
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de bouwhoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 2 Wijze van meten

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 3 Gemengd

Binnen de bestemming Gemengd wordt beoogt een horecapaviljoen, in combinatie met wonen te realiseren, inclusief de daarbij behorende terrassen en openbare ruimte. Daarbij is de relatie met het water en het haventje van belang. Om die relatie goed vorm te kunnen geven zijn deze laatste bestemmingen tevens in de doeleindenomschrijving opgenomen. Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. Het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage mag niet worden overschreden.

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, paden, speelvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied heeft betrekking op verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer met bijbehorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen.

Artikel 6 Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding, waterbeheer en waterberging, kruisingen met wegverkeer, groenvoorzieningen en kunstwerken. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 7 Woongebied

De gronden met bestemming “Woongebied” zijn bestemd voor maximaal 167 woningen waarvan een deel gestapeld. De woonfunctie kan al dan niet gecombineerd worden met een aan huis verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast. In de specifieke gebruiksregels (artikel 7.4) worden eisen gesteld aan de omvang en typen bedrijfsactiviteiten van de beroepen of bedrijven aan huis en de bed & breakfast, waarmee onevenredige overlast voor de omgeving moet worden voorkomen. Tot slot wordt binnen de bestemming met de aanduiding 'parkeren' ruimte geboden aan bij de bestemming behorende verkeers- parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. De maatvoering van ondergeschikte bebouwing is in de regels opgenomen. In de regels worden tevens eisen gesteld aan de maatvoering van de op te richten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder erfafscheidingen.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

Deze regel heeft betrekking op de bescherming van de waterkering langs het Merwedekanaal.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel zijn regels opgenomen met betrekking tot de op de verbeelding getoonde

geluidzone. Er wordt bepaald dat de geluidsnorm van 50 dB(A) als gevolg van de nabijgelegen industrie niet overschreden mag worden, tenzij de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde) ingevolge de beschikking Hogere waarde, met inachtneming van de in deze beschikking gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Het in de bouwregels onder deze aanduidingsregels opgenomen regime geldt aanvullend op de regels onder de hoofdbestemmingen.

Artikel 11 Algemene bouwregels

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep en bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

De overgangs- en slotbepalingen van Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevatten de onderstaande bepalingen.

Artikel 15 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 16 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.5 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen.
Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

7.6 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavendoptreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer

Rapport

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (0)548 51 52 00
telefax (0)548 51 85 65
e-mail rijssen@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam	Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht
projectnummer	12.0948.v03
referentie	RdG/068/12.0948.v06
opdrachtgever	Kondor Wessels Projecten bv
postadres	Postbus 12289 3600 BE MAARSEN
contactpersoon	dhr. C. Duchateau
status	definitief
versie	06
aantal pagina's	
datum	19 februari 2015
auteur	R. de Graaf
paraaf	
gecontroleerd	J.W. Hendriks

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**3**
2	**WETTELIJK KADER**		**4**
	2.1	Wet geluidhinder	4
	2.2	Industrielawaai	5
	2.3	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	7
3	**WEGVERKEERSLAWAAI**		**8**
	3.1	Verkeersgegevens	8
	3.2	Resultaten	9
	3.3	Bepaling bron- en overdrachtsmaatregelen	10
	3.4	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	10
4	**INDUSTRIELAWAAI**		**12**
	4.1	Maatregelen industrielawaai	14
5	**PARKEREN**		**15**
6	**HOGERE WAARDEN**		**16**
	6.1	Voorwaarden aan de hogere waarde	16
	6.2	Samenloop van geluid	17
	6.3	Verzoek tot vaststelling hogere waarden	17
	6.4	Geluidwering van de gevels	17
	6.4.1	Laag frequent geluid	18
7	**SAMENVATTING EN CONCLUSIE**		**19**

Bijlagen

Bijlage 1: Situatie
Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel
Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai
Bijlage 4: Resultaten industrielawaai
Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels
Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen
Bijlage 7: Hogere waarden
Bijlage 8: Geluid parkeren
Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)
Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

1 INLEIDING

In opdracht van KondorWessels Projecten is door Aveco de Bondt bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Het onderzoek is noodzakelijk in verband met een bestemmingsplanprocedure (Wro-procedure) waarbij op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek verricht dient te worden naar de te verwachten geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen.

De toekomstige appartementen, onderverdeeld in Blok A, B, C, D en E, zijn gesitueerd in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg. Daarnaast is het plan gelegen in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland. De geluidbelasting van deze vier geluidbronnen dienen in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht te worden. Voor de situering wordt verwezen naar bijlage 1.

2 WETTELIJK KADER

2.1 WET GELUIDHINDER

In de Wet geluidhinder wordt beschreven dat alle wegen een zone hebben, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijde van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (binnenstedelijk of buitenstedelijk). In tabel 2.1 worden de zonebreedten weergegeven.

Tabel 2.1: Zonebreedten;

	zonebreedten [m¹]	
Aantal rijstroken	**binnenstedelijk**	**buitenstedelijk**
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

De Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg hebben twee rijstroken en zijn binnenstedelijk gelegen. Deze wegen hebben derhalve een zone van 200 meter. Het bouwplan van valt in de zone van deze drie wegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van nog niet geprojecteerde appartementen langs een bestaande weg binnen en buiten de bebouwde kom. Overeenkomstig artikel 82, lid 1 van de Wgh is de voor appartementen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel vanwege de weg, 48 dB, de zogenaamde “voorkeursgrenswaarde”. Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht op basis van het Besluit geluidhinder een hogere toelaatbare waarde vaststellen.

De maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor een nieuw te bouwen woning in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB. Uitgangspunt voor het vaststellen van een hogere waarde is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevel, ten gevolge van de weg, tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Artikel 110g

In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, bij de berekening van de geluidbelasting een correctie mag worden toegepast. Dit is voor de periode tot 1 juli 2018 geregeld in artikel 3.4, lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De hoogte van de correctie is afhankelijk van de toegestane rijsnelheid op en de geluidbelasting vanwege de weg. In tabel 3.2 is de hoogte van de correctie opgenomen.

Tabel 2.2: Correctie conform artikel 110g Wgh; artikel 3.4, lid 1 RMG2012

Toegestane rijsnelheid [km/h]	Geluidbelasting vanwege de weg (excl. artikel 110g Wgh)	Correctie artikel 110g Wgh
< 70 km/h	- [1]	5 dB
≥ 70 km/h	< 56 dB	2 dB
	56 dB	3 dB
	57 dB	4 dB
	> 57 dB	2 dB

1 Correctie is niet afhankelijk van de geluidbelasting vanwege de weg

NB. Overeenkomstig artikel 1.3, lid 1 van het RMG2012 wordt de berekende geluidbelasting afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele, even getal. Vervolgens wordt de correctie artikel 110g Wgh toegepast.

Ten behoeve van de bepaling van de geluidwering van de gevels, bedraagt de reductie van de berekende geluidbelasting 0 dB.

Artikel 110f
In artikel 110f, lid 1, geeft aan dat bij het vaststellen van meerdere hogere waarden de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen onderzocht dienen te worden. Aangegeven dient te worden op welke wijze de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt conform artikel 1.4 volgens hoofdstuk 2 van Bijlage I van het Meet en Rekenvoorschrift Geluid 2012 vastgesteld.

Het gemeentelijk beleid geeft handvatten voor de wijze waarop rekening gehouden wordt met de samenloop van geluid. Daarnaast wordt de cumulatieve geluidbelasting bepaald en wordt de toename ten opzichte van de hoogste hogere waarde en wordt de cumulatieve waarde ten aanzien van de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai afgewogen.

2.2 INDUSTRIELAWAAI

Het wettelijk kader met betrekking tot geluidgezoneerde industrieterreinen wordt gevormd door de Wet geluidhinder (Wgh). In hoofdstuk V, afdeling 2 van de Wet geluidhinder zijn de kaders geregeld omtrent bestaande zones rondom industrieterreinen.

Een terrein, waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid biedt tot het vestigen van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, mag zich in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) een industrieterrein noemen. Voor een industrieterrein wordt, in een bestemmingsplan, een geluidzone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan (art. 40 Wgh).

De geluidzone is bedoeld als wederzijdse bescherming van de bedrijven en de omliggende geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Buiten de zone mag de geluidbelasting ten gevolge van alle bedrijvigheid samen niet meer bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor nieuw te realiseren woningen gelegen in de geluidzone zijn hogere geluidbelastingen (hogere waarden) toelaatbaar tot ten hoogste 55 dB(A). Bij een vaststelling van een hogere waarde dient het binnenniveau in de woning, ten hoogste 35 dB(A), gegarandeerd te worden.

Ten noorden van het plangebied is de inrichting en tevens het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale (HWC) Kanaleneiland van Nuon gelegen. Het plan is grotendeels gelegen binnen de zone van het industrieterrein HWC. In figuur 2.1 is de ligging van de geluidzone en het plan opgenomen.

Figuur 2.1 geluidzone HWC



2.3 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

De gemeente Utrecht heeft voor stedenbouwkundige ontwikkelingen en het ontwerpen van woningen een beleidsnota opgesteld: “Gemeentelijke Geluidnota 2014-2018” d.d. 11 februari 2014. Hierin zijn de voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde opgenomen, te weten:

- Geluidluwe gevel: een woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de zijde van de geluidsluwe gevel (30% van de verblijfsruimten of 30% van het oppervlak van het verblijfsgebied);
- Buitenruimte: indien een woning over een buitenruimte beschikt, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe gevel. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.

3 WEGVERKEERSLAWAAI

3.1 VERKEERSGEGEVENS

De overdrachtsberekeningen voor de verschillende wegen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn verricht met het softwareprogramma Geomilieu V2.62. Door de gemeente Utrecht zijn de verkeersgegevens van de Overste Den Oudenlaan, Europalaan, de Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Kanaalweg en de Parallelweg van de Balijelaan/Overste den Oudenlaan aangeleverd voor het maatgevend peiljaar en zijn in tabel 3.1 opgenomen.

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgegevens peiljaar 2024.

Wegen	Etmaal intensiteit	Periode	Uurperc. [%]	Lichte mvt [%]	Middelzware mvt [%]	Zware mvt [%]
Koningin Wilhelminalaan	14.280	dag	6,50	90,40	8,40	1,20
		avond	3,70	91,20	8,10	0,70
		nacht	1,00	87,30	11,10	1,60
Overste den Oudenlaan	18.092	dag	6,40	89,30	9,70	1,00
		avond	3,80	90,80	8,60	0,60
		nacht	1,00	88,90	9,90	1,30
Europalaan	10.884	dag	6,10	90,10	8,40	1,50
		avond	4,30	93,40	6,10	0,60
		nacht	1,10	89,30	9,40	1,30
Balijelaan	18.557	dag	6,40	95,70	3,00	1,30
		avond	3,90	97,50	1,90	0,60
		nacht	1,00	95,00	3,70	1,40
Kanaalweg	500	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40
Parallelweg	2.000	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40

Alle opgenomen wegen zijn voorzien van het referentiewegdek (DAB 0/16) en hebben een maximaal toelaatbare rijsnelheid van 50 km/u. De geluidbelasting van de wegen wordt per juridische bron bepaald, te weten: Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg.

De geluidbelasting is berekend op de gevels van de toekomstige appartementen op 1,5 meter boven iedere verdiepingsvloer. De bodemfactor bedraagt, buiten de ingevoerde bodemgebieden, B_f = 0,0 [-] (100 % hard).

3.2 RESULTATEN

De geluidbelastingen (inclusief aftrek 5 dB ex artikel 110g Wgh) op de gevels van de appartementen ten gevolge van het wegverkeerslawaai worden weergegeven in tabel 3.2 tot en met 3.4. In bijlage 2 worden de verschillende objecten en invoergegevens van het geluidmodel weergegeven. De uitgebreide resultaten worden in bijlage 3 getoond.

Tabel 3.2: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	44	44	45	45	46
▪ Blok B	42	43	43	43	51
▪ Blok C	-	47	-	-	-
▪ Blok D	45	48	49	51	53
▪ Blok E	52	53	54	54	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.2 blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 3.3: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Overste den Oudenlaan - Europalaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	37	38	39	42	42
▪ Blok B	42	42	42	42	47
▪ Blok C	-	31	-	-	-
▪ Blok D	37	37	36	37	42
▪ Blok E	35	35	36	36	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.3 blijkt dat ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 3.4: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Kanaalweg - Parallelweg (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	47	47	47	47	41
▪ Blok B	35	36	37	37	38
▪ Blok C	-	48	-	-	-
▪ Blok D	39	43	43	43	43
▪ Blok E	54	54	53	52	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.4 blijkt dat ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

3.3 BEPALING BRON- EN OVERDRACHTSMAATREGELEN

Op basis van de bovenstaande rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan en de Kanaalweg - Parallelweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met een maximum van 6 dB voor beide wegen (juridische bronnen). De maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. In de volgende paragraaf zal derhalve voor deze wegen onderzocht worden of bron- of overdrachtsmaatregelen doeltreffend zijn. Ten gevolge van de Overste den Oudelaan - Europalaan zijn er geen overschrijdingen.

3.4 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

Zoals reeds genoemd heeft de gemeente Utrecht op basis van de Wet geluidhinder een gemeentelijke geluidnota opgesteld (Geluidnota Utrecht 2007-2011 d.d. 23 januari 2007) ten behoeve van het verlenen van hogere grenswaarden. Op basis van de berekende geluidbelastingen van de gezoneerde wegen, zal er een beoordeling in het kader van het geluidbeleid worden verricht.

De gemeente wil de zwaardere onderzoeksplicht en de scherpere inzet op de voorkeurs-grenswaarde aan de realiteit in de gemeente aanpassen. Bepaalde situaties worden uitgesloten van onderzoek naar maatregelen, omdat onderzoek bij voorbaat al niet realistisch of een onhaalbare maatregelen op zou leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

<u>Bronmaatregelen</u>

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer mogelijke bronmaatregelen te onderzoeken. Hieronder behoort de aanleg van geluidreducerend wegdek. De aanleg van een stiller wegdek is voor een aantal situaties vanuit civieltechnisch oogpunt niet realistisch:

- Toepassing binnen 50 meter van het hart van het kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door het afremmende en optrekkende verkeer;
- Bij een beperkte lengte van het geluidreducerende wegdek. Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

Indien voor de Koningin Wilhelminalaan een geluidreducerend wegdek wordt toegepast (bijv. dunne deklagen B), dan wordt de geluidbelasting met 4 dB gereduceerd. Hiermee wordt er derhalve nog niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het betreft geen doeltreffende maatregel. Daarnaast is de Wilhelminalaan binnen 50 meter van het hart van een kruising gelegen (kruising met de Overste den Oudelaan/ Europalaan).

Overdrachtsmaatregelen

Het toepassen van een geluidscherm of –wal kan een effectief middel zijn om het geluid in een woonomgeving terug te dringen. Geluidschermen zijn alleen mogelijk indien er voldoende ruimte is tussen de bron en ontvanger (woningen). Schermen kunnen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Utrecht worden overdrachtsmaatregelen alleen onderzocht en afgewogen bij:

- De aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, spoorlijnen en de reconstructie van hoofdverkeerswegen en spoorlijnen bij geluidgevoelige bestemmingen;
- De bouw van geluidgevoelige bestemmingen langs de doorgaande autosnelwegen, de Ring Utrecht en de hoofdontsluitingswegen (primaire assen) uit het GVVP en spoorlijnen.

Op basis van de bovenstaande criteria kan geconcludeerd worden dat overdrachtsmaatregelen niet onderzocht behoeven te worden, een scherm kan redelijkerwijs niet geplaatst worden omdat:

- De bouwblokken te dicht op de Kanaalweg en de Parallelweg zijn gelegen om een scherm te kunnen plaatsen;
- Een effectief scherm voor de Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan (ten oosten van de rotonde) kan alleen dicht op de bron, direct langs de weg (op het talud en op de brug), geplaatst worden. Dit stuit op technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

4 INDUSTRIELAWAAI

Ten noorden van het plangebied is de Hulpwarmtecentrale (HWC) van Nuon gelegen. Het perceel van de HWC grenst aan het perceel van het plan. Van de gemeente Utrecht heeft Aveco de Bondt op 17 juni jl. het laatste rekenmodel, ten behoeve van zonebeheer, ontvangen. Met dit rekenmodel zijn de geluidbelastingen op het plan berekend.

Representatieve bedrijfssituatie HWC
De HWC wekt door middel van een achttal ketels (brandstof: huisbrandolie) warmte op. Deze warmte wordt vervolgens in de vorm van warm water geleverd aan het warmtenet (stads-verwarming). In het gebouw van de HWC zijn de volgende installaties aanwezig:

- 8 huisbrandolie gestookte verwarmingsketels: 6 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 8,1 MW (ketels 1-6) en 2 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 14,5 MW (ketels 7-8);
- vijf transformatoren (elk ca. 2,5 MVA);
- diverse warmtewisselaars, pompen en bijbehorende regelkasten.

Op basis van informatie verstrekt door Nuon moet worden uitgegaan van de volgende (maximale) representatieve bedrijfssituatie met de ketels:

- dag- en avondperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met alle acht ketels;
- nachtperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met de ketels 1 t/m 6 en bedrijf gedurende 5 % van de tijd op 100 % van de capaciteit met de ketels 7 en 8. Deze bedrijfsvoering wordt in onderhavige rapportage aangeduid als 'normaal bedrijf;
- De emissie van de ketels geschied via een drietal schoorstenen.

Met de overige installaties (geluiduitstraling gebouw) wordt continu bedrijf gedurende het gehele etmaal verondersteld. Omdat de HWC (in principe) een onbemande inrichting is kan gesteld worden dat het aantal vervoersbewegingen een verwaarloosbare invloed heeft op de geluidsemissie naar de omgeving.

De werkelijke bedrijfssituatie is afhankelijk van de warmtevraag. Over het algemeen zal de belasting lager zijn dan de eerder genoemde bedrijfsvoering. In het kader van het onderhavige onderzoek is echter uitgegaan van de voornoemde maximale bedrijfsvoering als representatieve bedrijfssituatie.

Toelichting berekening
De bedrijfssituatie van de HWC is aan het rekenmodel van het onderhavig bouwplan toegevoegd. De geluidbelasting op de gevels van de appartementen is berekend conform rekenmethode II van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Vanwege beperkingen van de rekenprogrammatuur is de geluidbelasting op de noordgevel van blok A op een alternatieve manier berekend.

De noordgevel van blok A bevat een galerij met toegang naar de appartementen. Aan deze gevels grenzen verkeersruimten en verblijfsruimten van de appartementen. Het overstek van de galerijen van iedere verdieping biedt een afscherming voor het geluid, afkomstig van de meest nabij gelegen schoorstenen van de HWC, op deze gevels van de appartementen. Dit betreffen de bronnen p001, p002, p003, p007 en p008.

De gebruikte rekenprogrammatuur (Geomilieu) biedt niet de mogelijkheid om het afschermend effect van een overstekend gebouwdeel te modelleren. Om de afschermende werking van de overstekende galerijen wel te betrekken in de bepaling van de geluidbelasting is de schermwerking handmatig uitgerekend. Dit conform de rekenregels van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Het berekende schermeffect is als bronreductie ingevoerd in het rekenmodel.

De bepaalde schermwerking en de rekenresultaten zijn in bijlage 4 toegevoegd. Hiermee is aangetoond dat overal een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) vanwege industrielawaai mogelijk is. Voor de verdere berekeningen en de aan te vragen hogere waarden is voor de betreffende beoordelingspunten (111 t/m 117) uitgegaan van de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A).

Resultaten
De maatgevende geluidbelastingen op de gevels van het plan zijn opgenomen in tabel 4.1. In bijlage 4 zijn de volledige resultaten opgenomen.

Tabel 4.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de HWC.

Beoordelingspunten	**Geluidbelasting $L_{Ar,Lt}$ [dB(A)]**				
	Begane grond	**1e etage**	**2e etage**	**3e etage**	**≥ 4e etage**
▪ Blok A	55	55	55	55	55
▪ Blok B	50	53	54	54	55
▪ Blok C	-	51	-	-	-
▪ Blok D	51	53	53	53	52
▪ Blok E	49	49	49	48	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 4.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen. In bijlage 5 is aangegeven waar de dove gevels toegepast dienen te worden.

Opmerking: Ook zijn de geluidbelastingen op de daken van de verschillende bouwblokken bepaald. Omdat dit blinde/dove geveldelen betreffen, hoeft deze geluidbelasting niet getoetst te worden. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels en het binnenniveau in de appartementen zijn deze geluidbelastingen bepaald.

4.1 MAATREGELEN INDUSTRIELAWAAI

Omdat de geluidbelasting vanwege de HWC op de gevels van de woningen van het plan hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen te worden.

Maatregelen aan de bron

De HWC is een inrichting op een gezoneerd industrieterrein. De geluidproductie van de HWC is enerzijds vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Bij vergunningverlening wordt de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging meegenomen. Er mag vanuit gegaan worden, omdat de vergunning verleend is, dat de inrichting op zijn stilste kunnen in bedrijf is. Het treffen van maatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.

Daarnaast betreft de bron een gezoneerd industrieterrein. De toekomstige geluidemissie van het industrieterrein wordt beperkt door de in het bestemmingsplan vastgelegde zone. Het industrieterrein heeft hiermee de potentie om zoveel geluid te emitteren zodat de geluidzone opgevuld wordt. De gemeente wil met het realiseren van het bouwplan niet dat deze maximaal mogelijke geluidemissie van de HWC wordt verlaagd en daarmee de toekomstige bedrijfsvoering van de HWC beperken.

Maatregelen in de overdracht

Maatregelen in de overdracht betreffen een geluidscherm of -wal. Het plangebied is echter zo dicht op de HWC gelegen dat het treffen van dergelijke maatregelen niet mogelijk is. In de opzet van het plan is echter wel rekening gehouden met de afscherming van het geluid van de HWC naar de appartementen van het plan door de positionering en de hoogte van blok A. Blok A Heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan. Daarnaast zijn de schoorstenen (hoogte 41 meter) maatgevende bronnen van de HWC. Er kan geen doelmatige afscherming gerealiseerd worden (behalve de overstekken van de galerijen van de noordgevel van Blok A) om het geluid van deze bronnen af te schermen.

Maatregelen bij de ontvanger

Uit de berekeningen blijkt dat enkele appartementen van Blok A een hogere geluidbelasting ondervinden dan 55 dB(A). Dit betreffen de oost- en westgevel van de appartementen op de 7^{e} verdieping. Voorgesteld wordt om deze gevels doof, zonder te openen delen, uit te voeren. Ter plaatse van de noord- en zuidgevels van deze appartementen wordt voldaan aan respectievelijk de maximale- en de voorkeursgrenswaarde. Hiermee is het woon- en leefklimaat voldoende gegarandeerd ondanks het toepassen van een dove gevel. Zie ook paragraaf 6.4 ten aanzien van het binnenniveau in de appartementen en het laag frequent geluid.

5 PARKEREN

De gemeente Utrecht heeft verzocht om ook de geluidbelasting vanwege vervoersbewegingen binnen het plangebied, van en naar de parkeerplaatsen, inzichtelijk te maken. Conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI, 1999) en in aansluiting op de Circulaire inzake indirecte hinder is de geluidbelasting op de gevels van de appartementen bepaald. De invoergegevens en de rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 8. In tabel 5.1 zijn de meest maatgevende geluidbelastingen opgenomen.

Tabel 5.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. parkeren.

Beoordelingspunten	**Geluidbelasting L_{Aeq} [dB(A)]**				
	Begane grond	**1e etage**	**2e etage**	**3e etage**	**≥ 4e etage**
▪ Blok A	46	46	45	44	40
▪ Blok B	45	46	45	44	44
▪ Blok C	-	39	-	-	-
▪ Blok D	50	53	52	51	50
▪ Blok E	51	55	51	49	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege het parkeren ten hoogste 55 dB(A) bedraagt. De geluidbelasting vanwege deze geluidbron valt niet onder wet- en regelgeving. Aan de hand van bijvoorbeeld de Circulaire inzake indirecte hinder kan wel gesteld worden dat de geluidbelastingen ter plaatse van blok D en E hoger zijn dan de richtwaarde van 50 dB(A), maar lager dan de maximale waarde van 65 dB(A).

Maatregelen

Behoudens door te bevorderen dat de personenauto's rustig rijden en het advies om een gladde bestrating aan te brengen, zijn er geen andere bronmaatregelen te treffen om de geluidemissie te beperken. Ook het treffen van maatregelen in de overdracht, zonder het stedenbouwkundig plan te wijzigen, zijn ter plaatse van de maatgevende beoordelingspunten niet te treffen. Aanbevolen wordt om de geluidbelasting van het parkeren op te nemen in de cumulatieve geluidbelasting voor het bepalen van de geluidwering van de gevels.

6 HOGERE WAARDEN

De gemeente Utrecht kiest voor criteria die aansluiten bij de bestaande criteria (bijv. Besluit geluidhinder). Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van de bestaande woningen in Utrecht hebben. Onderstaand zijn de criteria gegeven die voor de onderhavige situatie van toepassing zijn:

- Er is sprake van grondgebondenheid van een deel van de woningen;
- De woningen zijn allen voorzien van een geluidluwe gevel. Voor enkele woningen is een aanvullende bouwkundige oplossing noodzakelijk om deze geluidluwe gevel te realiseren.

6.1 VOORWAARDEN AAN DE HOGERE WAARDE

De gemeente wil zich inzetten voor een leefbare situatie door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere grenswaarden. De voorwaarden zijn:

- Geluidluwe gevel: De woning heeft tenminste één gevel met een lager geluidniveau. Het geluidniveau op die gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen.
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
- Buitenruimte: Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde. Het geluidniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Conclusie

Voor de onderhavige nieuwbouwlocatie (Blok A t/m E) wordt grotendeels aan de bovenstaande criteria voldaan. Voor enkele appartementen dienen aanvullende voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel te realiseren. In bijlage 5 is een overzicht van geluidbelaste en geluidluwe gevels opgenomen. In bijlage 6 zijn voorstellen voor bouwkundige voorzieningen opgenomen teneinde de geluidluwe gevels te realiseren.

Zoals uit de resultaten van het industrielawaai-onderzoek blijkt wordt de maximaal toelaatbare grenswaarde (van 55 dB(A)) overschreden ter plaatse van een aantal appartementen. In bijlage 5 zijn deze gevels tevens aangegeven. Ter plaatse van deze punten dient de gevel doof uitgevoerd te worden of er dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden zodat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde (van 50 dB(A)) of aan een vergunbare hogere waarde van ten hoogste 55 dB(A).

NB Een dove gevel betreft een gevel zonder te openen delen.

6.2 SAMENLOOP VAN GELUID

Op basis van artikel 110f Wgh dient de samenloop van geluid beoordeeld te worden. Op basis van de bepaalde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (inclusief aftrek) en industrielawaai van de HWC en het parkeren (in wegverkeerslawaai equivalent) is de cumulatie van het geluid opnieuw bepaald. Op deze wijze is de cumulatieve geluidbelasting te vergelijken met de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeerslawaai. Deze gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 58 dB. Deze geluidbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB voor wegverkeerslawaai. Daarnaast voldoet het plan aan het gemeentelijk geluidbeleid worden de appartementen voorzien van geluidluwe gevels. Hiermee is er geen sprake van een onacceptabele samenloop van geluid.

6.3 VERZOEK TOT VASTSTELLING HOGERE WAARDEN

In situaties waar nieuw te bouwen appartementen een geluidbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst onderzocht te worden of deze geluidbelasting gereduceerd kan worden door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Op basis van de uitgangspunten conform de geluidnota en conclusies in bovengenoemde paragraven is vastgesteld dat maatregelen aan de bron (weg of HWC) niet effectief zijn. Overdrachtsmaatregelen hoeven niet onderzocht te worden, omdat er niet voldaan wordt aan de criteria conform de geluidnota danwel niet effectief zijn. Blok A van het plan heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan.

Op basis van het bovenstaande worden burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht verzocht hogere grenswaarden vast te stellen ten gevolge van wegverkeers- en industrielawaai. In bijlage 7 is aangegeven waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor derhalve een hogere waarde wordt verzocht.

6.4 GELUIDWERING VAN DE GEVELS

Indien deze hogere waarden worden vastgesteld, dienen ten aanzien van de geluidwering van de gevels zodanig maatregelen te worden getroffen, dat er voor zorg gedragen wordt dat de geluidbelasting binnen de verblijfsgebieden bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB (cumulatief, frequentiespectrum voor wegverkeerslawaai). Voor het bepalen van de geluidwerende voorzieningen dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (exclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh), industrielawaai en de geluidbelasting vanwege het parkeren. Deze resultaten worden in bijlage 9 getoond.

6.4.1 LAAG FREQUENT GELUID

Het geluid afkomstig van de HWC heeft een laag frequent karakter. Zoals uit het overzicht in bijlage 9 blijkt, waar de geluidbelasting spectraal is opgenomen, is met name de 63 Hz octaafband maatgevend voor de geluidbelasting op de gevels.

Wanneer de geluidwering van de gevels bepaald wordt conform de NEN 5077 worden alleen de octaafbanden 125 Hz tot en met 2 kHz in beschouwing genomen. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels dient ook de 63 Hz octaafband in de berekening betrokken te worden. Dus het binnenniveau in de woningen dient inclusief de deelbijdrage van de 63 Hz octaafband te voldoen aan 35 dB(A).

Aan bijlage 4 is de geluidbelasting vanwege de HWC per octaafband toegevoegd. In bijlage 10 is een memo toegevoegd met de beoordeling van het laagfrequente geluid voor het meest geluidbelaste appartement.

7 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Door Aveco de Bondt bv is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Uit het voorliggend onderzoek blijkt dat:

- ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;

- ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Voor blok E wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
  Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen;

- maatregelen aan de bron, voor zowel wegverkeerslawaai en industrielawaai, niet mogelijk zijn. Conform het gemeentelijk beleid hoeven maatregelen in de overdracht, zoals schermen of wallen, ten aanzien van wegverkeerslawaai niet nader onderzocht te worden. Ten aanzien van industrielawaai is het plan zo ontworpen dat bouwblok A zo veel mogelijk het geluid naar de appartementen van het plan afschermt;

- de appartementen van het plan grotendeels voorzien van zijn van geluidluwe gevels. Ter plaatse van enkele appartementen dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel ter realiseren;

- bij het verlenen van de aangevraagde hogere waarden geluidwerende voorzieningen bepaald dienen te worden teneinde een binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen. Hierbij dient extra aandacht geschonken te worden aan het laagfrequente karakter (63 Hz) van het geluid van de HWC en de hinderbeleving in de woning;

De gemeente Utrecht wordt, op basis van bovenstaande motivering, verzocht de aangevraagde hogere waarden te verlenen.

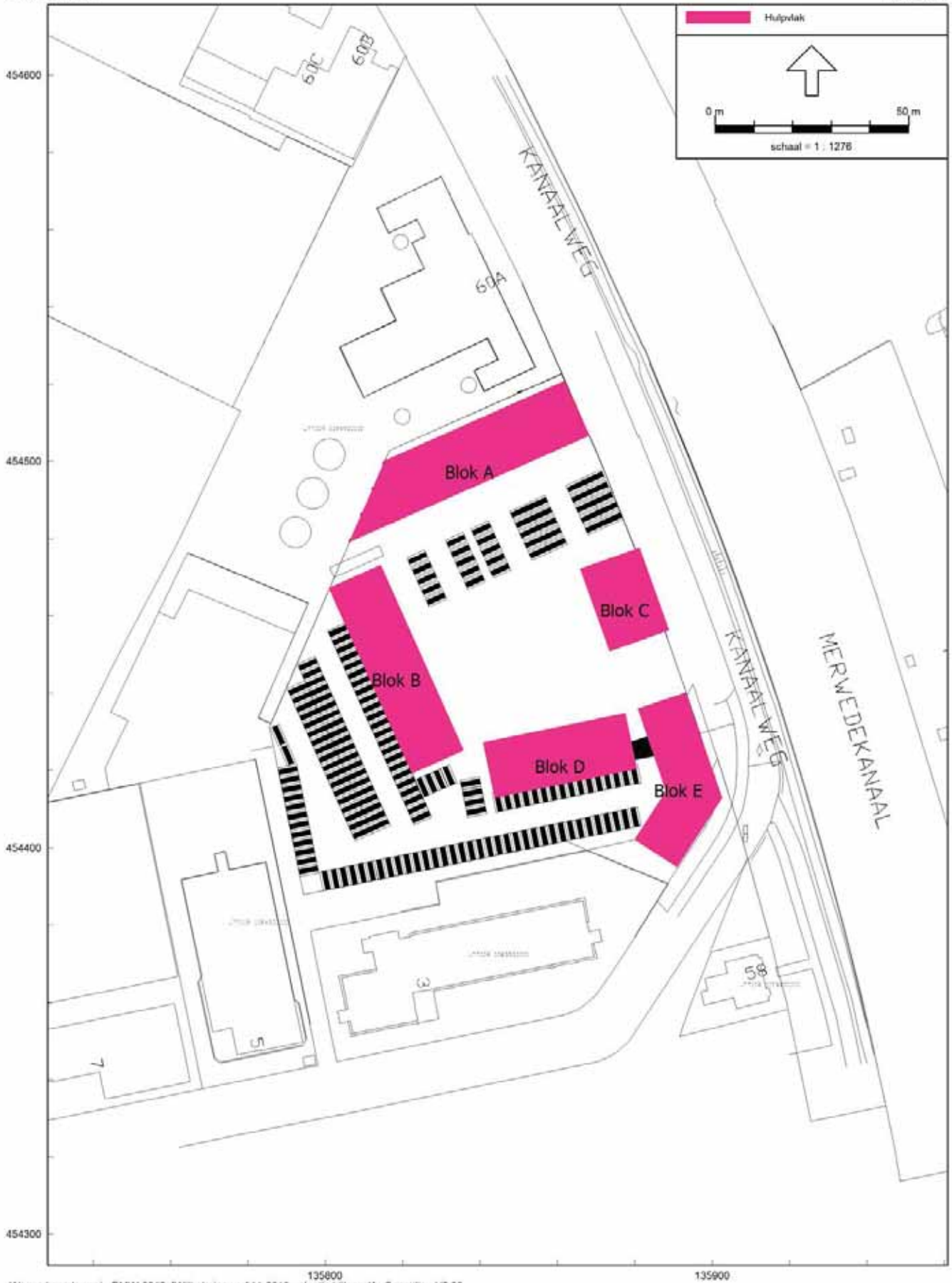
Bijlage 1: Situatie

Wilhelminawerf te Utrecht

12.0948.v02

Aveco de Bondt

bijlage 1

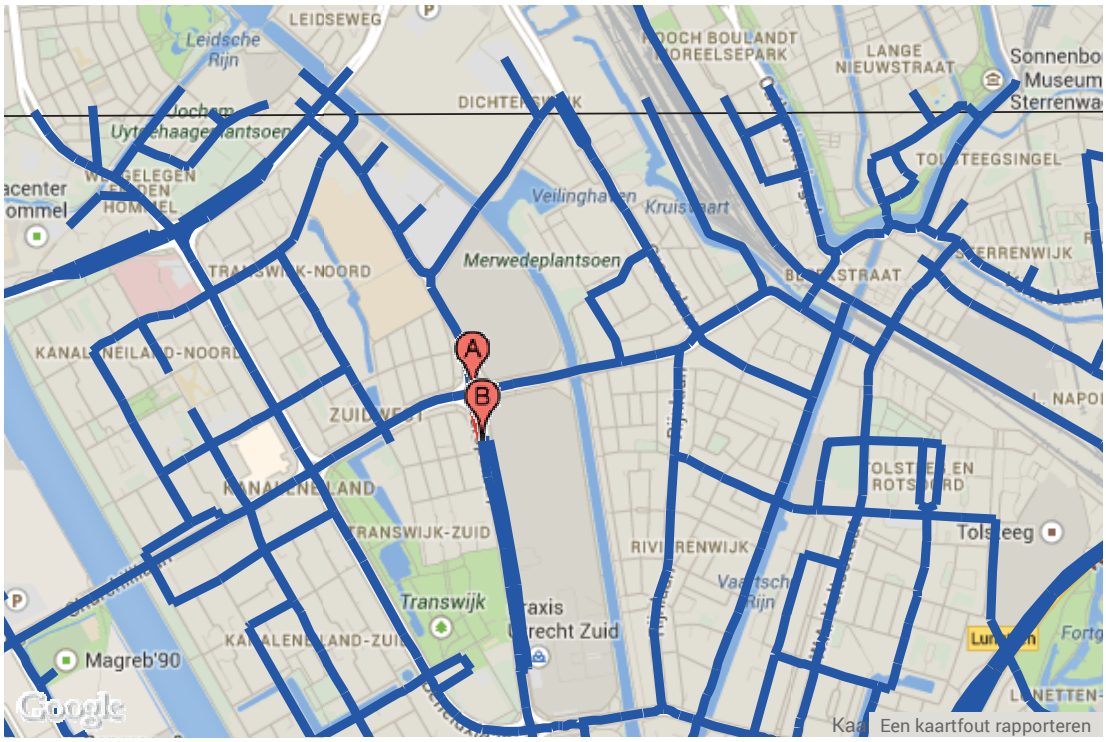


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - plaatje bijlage 1] , Geomilieu V2.30

situatie

Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel

Millieu_2024_vru31u

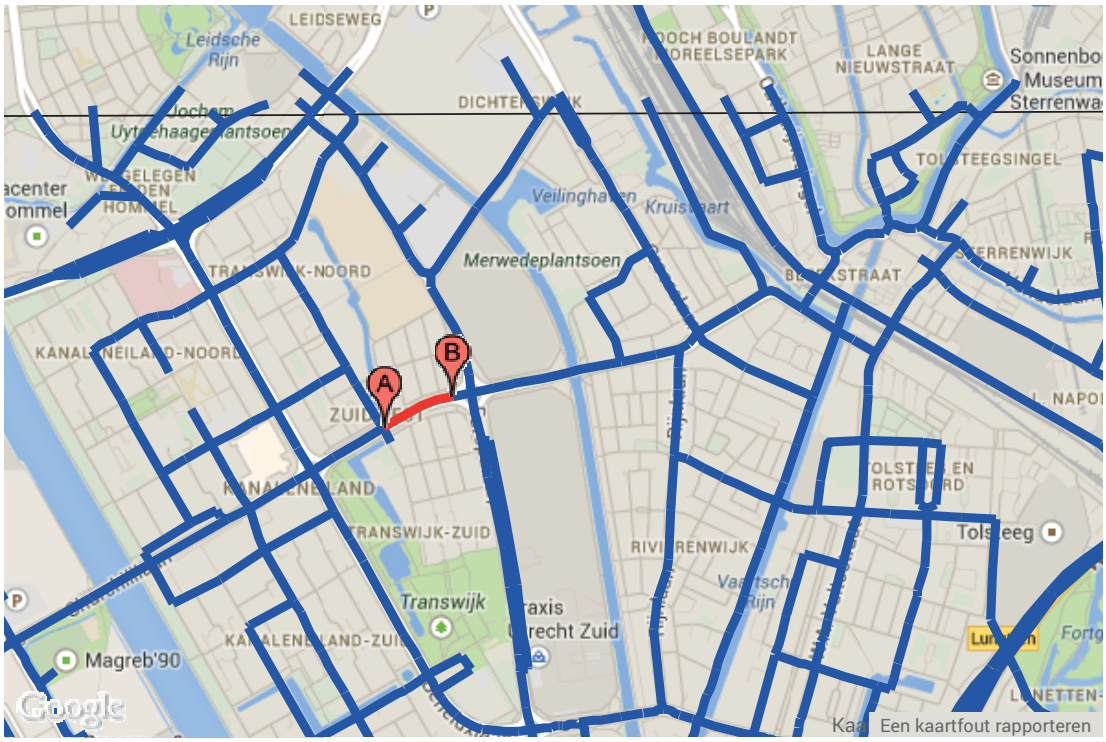


europalaan
undefined
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	93,2	97,0	93,6	95,5	96,5	92,8
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,8	5,6
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9
bussen/uur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6

Millieu_2024_vru31u

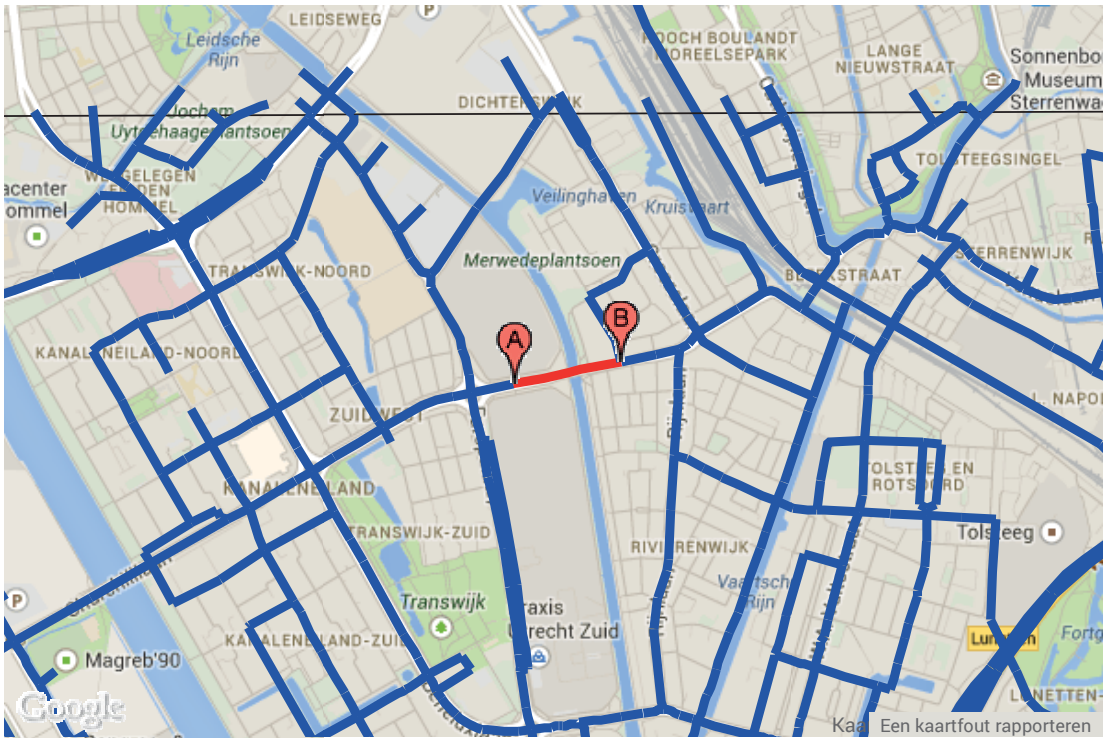


Koningin Wilhelminalaan
undefined
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	13.421	7.011	5.486	1.005	520	6.410	4.971	950	489
licht	12.897	6.716	5.254	975	487	6.181	4.790	927	464
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
bussen/uur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3

Millieu_2024_vru31u

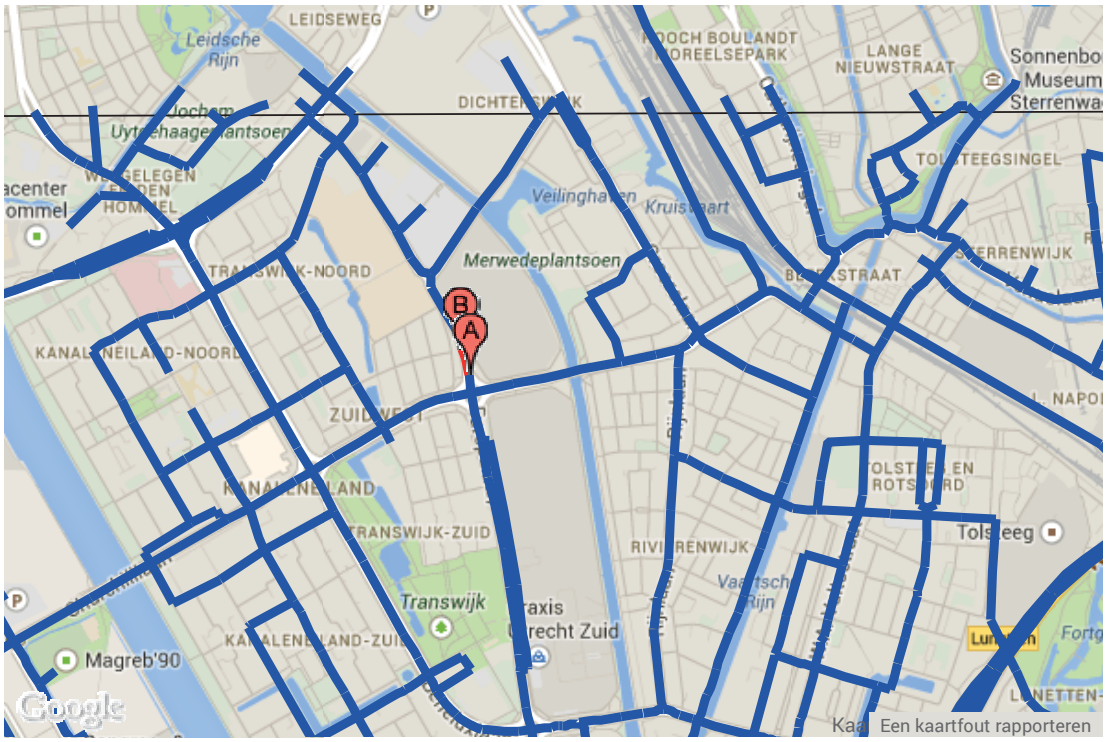


Balijelaan
undefined
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	18.518	10.929	8.686	1.485	758	7.589	5.510	1.371	708
licht	17.799	10.558	8.371	1.458	729	7.241	5.240	1.334	667
middelzwaar	492	255	214	20	21	237	181	27	29
zwaar	227	116	101	7	8	111	89	10	12
bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	95,1	97,3	94,2
middelzwaar %	2,5	1,3	2,8	3,3	2,0	4,1
zwaar %	1,2	0,5	1,1	1,6	0,7	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,1	4,5	1,2
bussen/uur	1,3	1,0	0,3	1,0	1,0	0,3

Millieu_2024_vru31u



Overste den Oudenlaan
undefined
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	16.812	7.787	6.006	1.172	609	9.025	6.910	1.401	714
licht	16.187	7.448	5.752	1.131	565	8.739	6.674	1.377	688
middelzwaar	447	238	176	30	32	209	171	18	20
zwaar	178	101	78	11	12	77	65	6	6
bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	96,5	92,8	96,6	98,3	96,4
middelzwaar %	2,9	2,6	5,3	2,5	1,3	2,8
zwaar %	1,3	0,9	2,0	0,9	0,4	0,8
uur %	6,4	3,8	1,0	6,4	3,9	1,0
bussen/uur	42,0	23,3	7,1	41,7	24,0	7,5

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.144	221	1.048	337	539	1.718	276	143	2.041	205	998	324	514	1.641	267	134	75	10	39	7	19	57	7	8	27	5	10	6	6	20	2	2

Verdeling welke van toepassing is op verdeling intensiteiten op Kanaalweg en parallelwegen

Legenda

mvt	motorvoertuigen
etm	0 - 24 uur
os	7 - 9 uur
rd	9 - 16 uur
as	16 - 18 uur
rn	18 - 7 uur
dag	7 - 19 uur
avond	19 - 23 uur
nacht	23 - 7 uur

Bovenstaande verdeling toepassen op:

0,583 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
1.250	129	611	196	314	1.002	161	84	1.190	120	582	189	300	956	156	78	44	6	23	4	11	33	4	4	16	3	6	3	4	12	1	1

Kanaalweg 1.250 mvt per etmaal

0,9328 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.000	206	977	314	503	1.602	258	134	1.904	192	931	302	479	1.530	249	125	70	10	37	6	18	53	7	7	25	5	10	5	6	19	2	2

Parallelwegen Overste den Oudenlaan en Kon. Wilhelminalaan

Intensiteiten project Wilhelminawerf 2024

Europalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				10884
uur percentage	6,1%	1,4%	0,8%	
lv	90,1%	93,4%	89,3%	
mv	8,4%	6,1%	9,4%	
zv	1,5%	0,6%	1,3%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	9860	7227	1755	878	2756	959	480	4471	796	398
mv	393	294	48	51	144	25	27	150	23	24
zv	141	117	11	13	56	5	6	61	6	7
bussen	490	383	66	41	182	33	20	201	33	21
	10884	8021	1880	983	3138	1022	533	4883	858	450

Kon. Wilhelminalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				14280
uur percentage	6,5%	3,7%	1,0%	100,0%
lv	90,4%	91,2%	87,3%	
mv	8,4%	8,1%	11,1%	
zv	1,2%	0,7%	1,6%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	12897	10044	1902	951	5254	975	487	4790	927	464
mv	359	280	38	41	155	22	24	125	16	17
zv	165	133	15	17	77	8	9	56	7	8
bussen	859	648	131	80	318	64	38	330	67	42
	14280	11105	2086	1089	5804	1069	558	5301	1017	531

Balijelaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18557
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	17799	13611	2792	1396	8371	1458	729	5240	1334	667
mv	492	395	47	50	214	20	21	181	27	29
zv	227	190	17	20	101	7	8	89	10	12
bussen	39	27	8	4	15	4	2	12	4	2
	18557	14223	2864	1470	8701	1489	760	5522	1375	710

Overste den Oudenlaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18092
uur percentage	6,4%	3,8%	1,0%	100,0%
lv	89,3%	90,8%	88,9%	
mv	9,7%	8,6%	9,9%	
zv	1,0%	0,6%	1,3%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv	16187	12426	2508	1253	5752	1131	565	6674	1377	688
mv	447	347	48	52	176	30	32	171	18	20
zv	178	143	17	18	78	11	12	65	6	6
bussen	1280	1004	189	87	504	93	57	500	96	30
	18092	13920	2762	1410	6510	1265	666	7410	1497	744

ROTONDE (=1/2 Balijelaan)	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				9278,5
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv									
mv									
zv									
bussen									

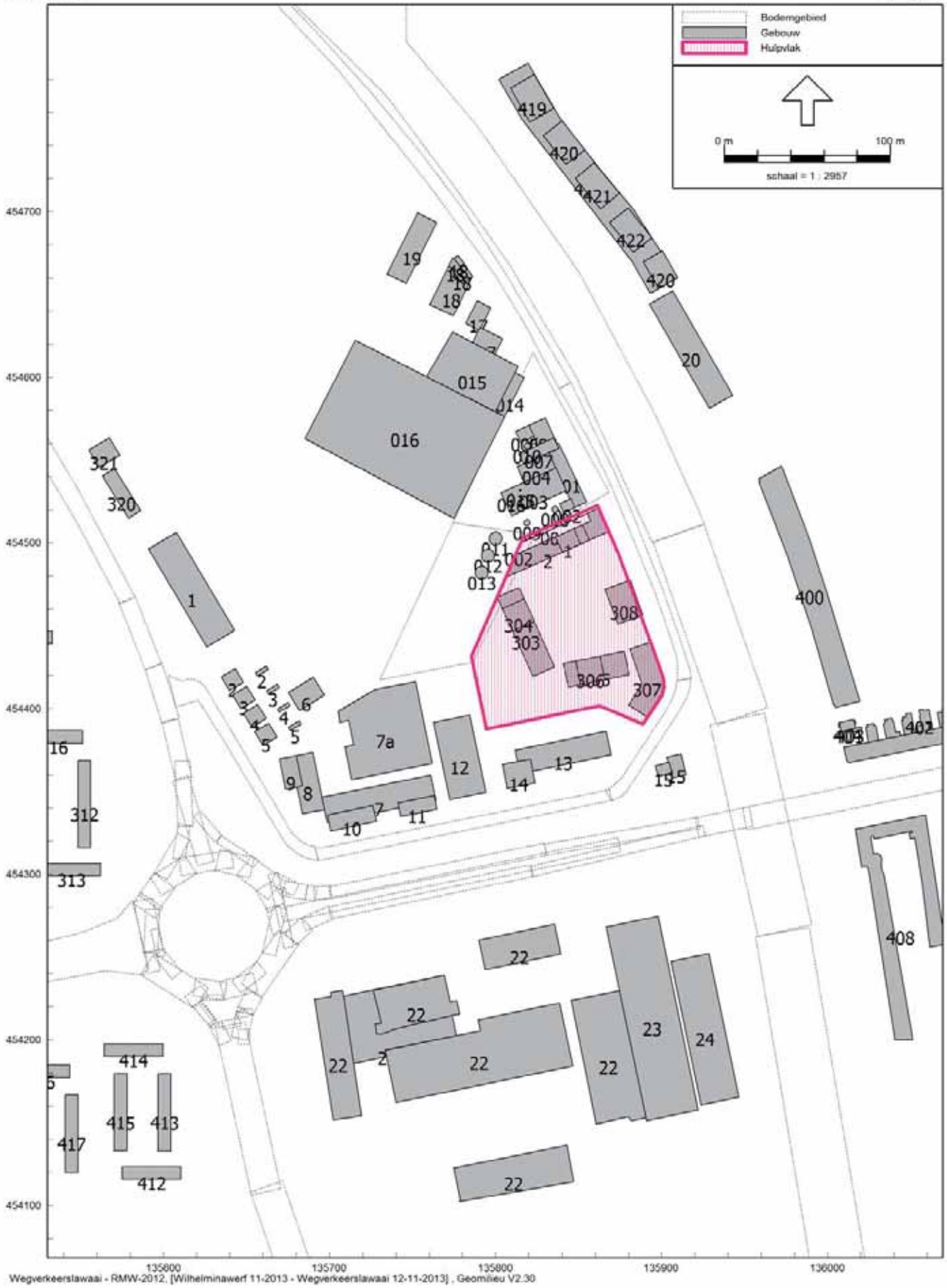
Kanaalweg	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				1250
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv		1641	267	134						
mv		57	7	8						
zv		20	2	2						
bussen		0	0	0						
	2138	1718	276	144						

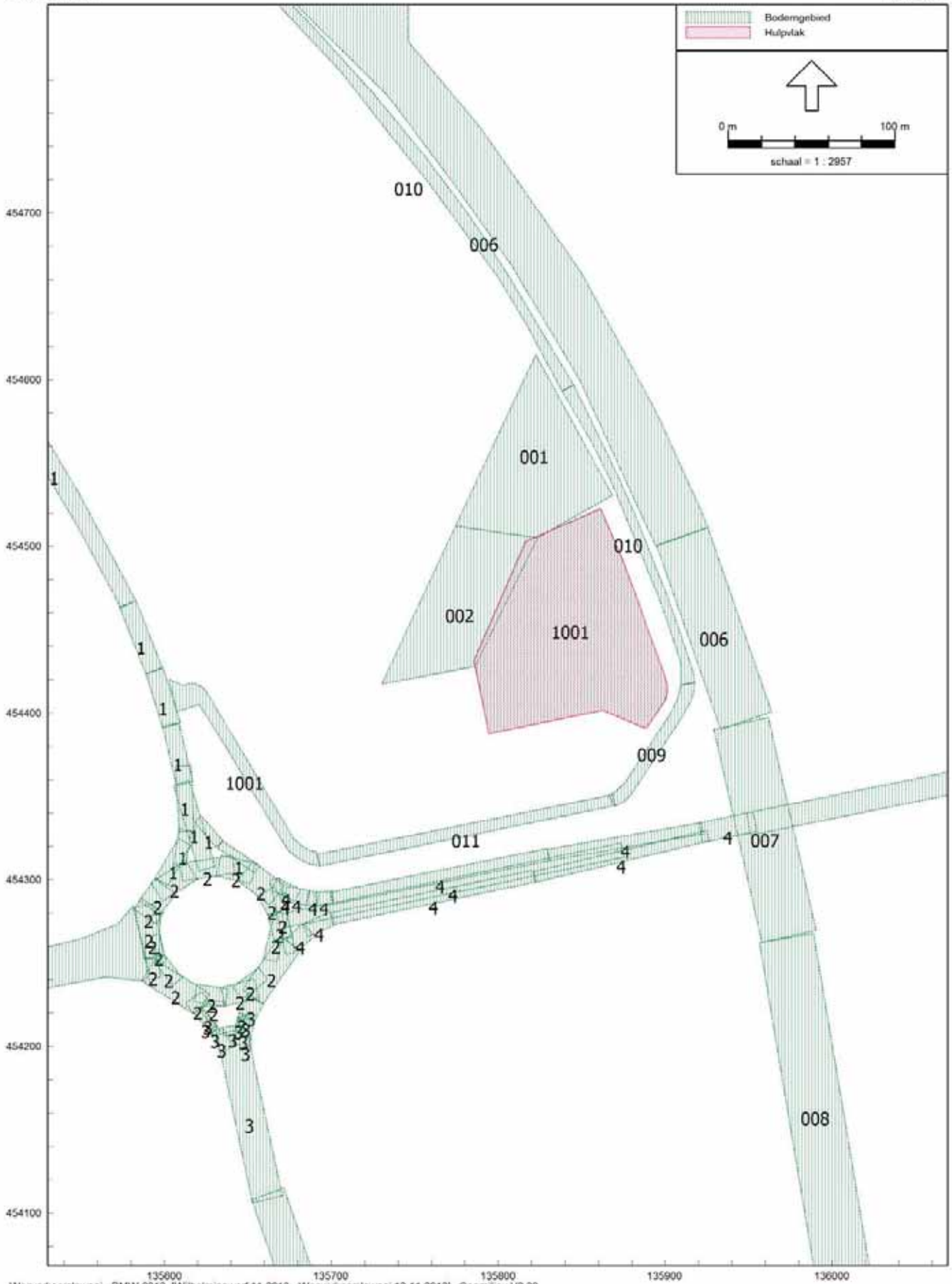
iom met gemeente d.d. 10 feb gereduceerd naar 500 mvt/etm

Parallelweg OdO/KW	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				2000
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv		1641	267	134						
mv		57	7	8						
zv		20	2	2						
bussen		0	0	0						
	2138	1718	276	144						

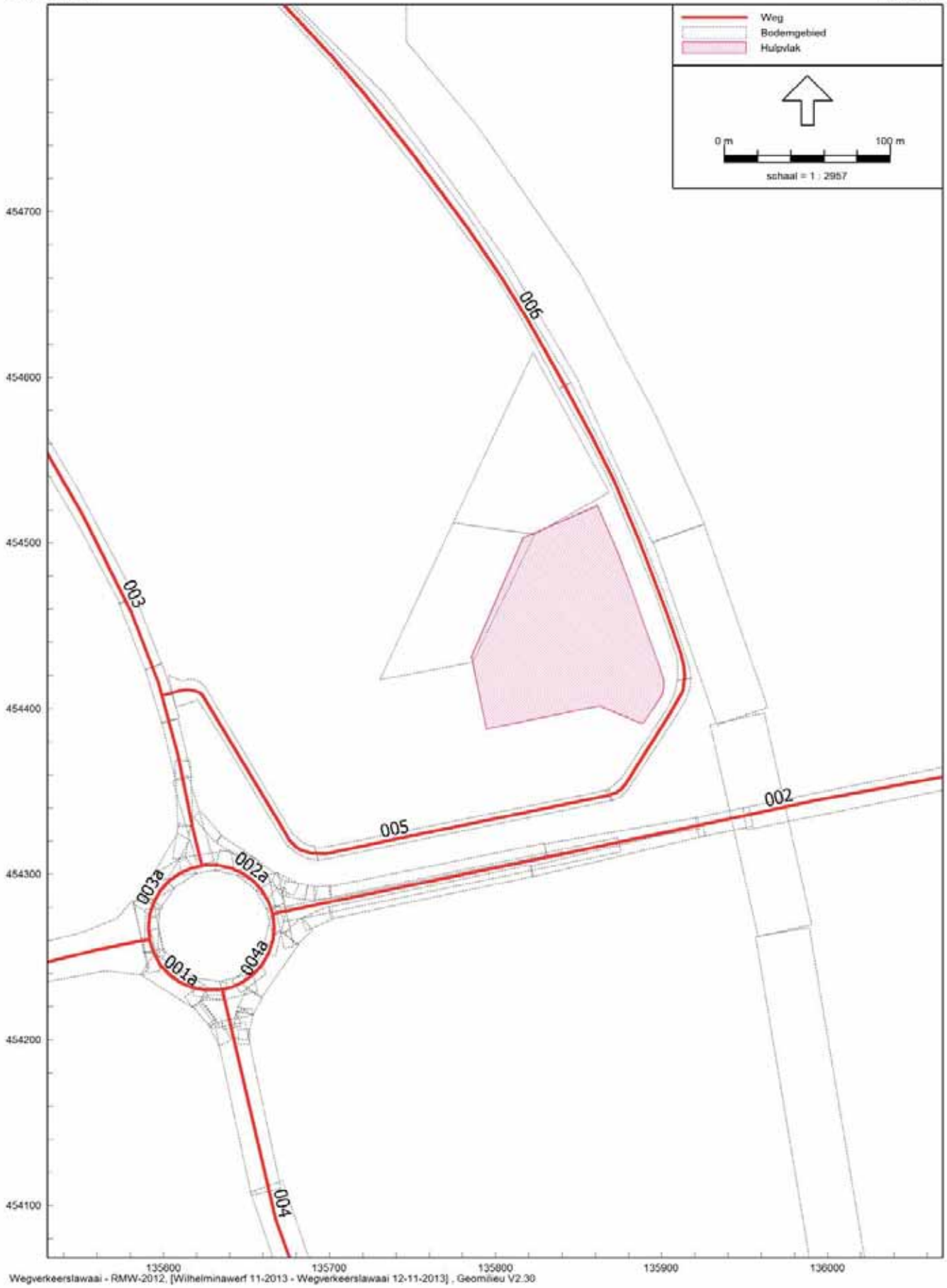


invoergegevens



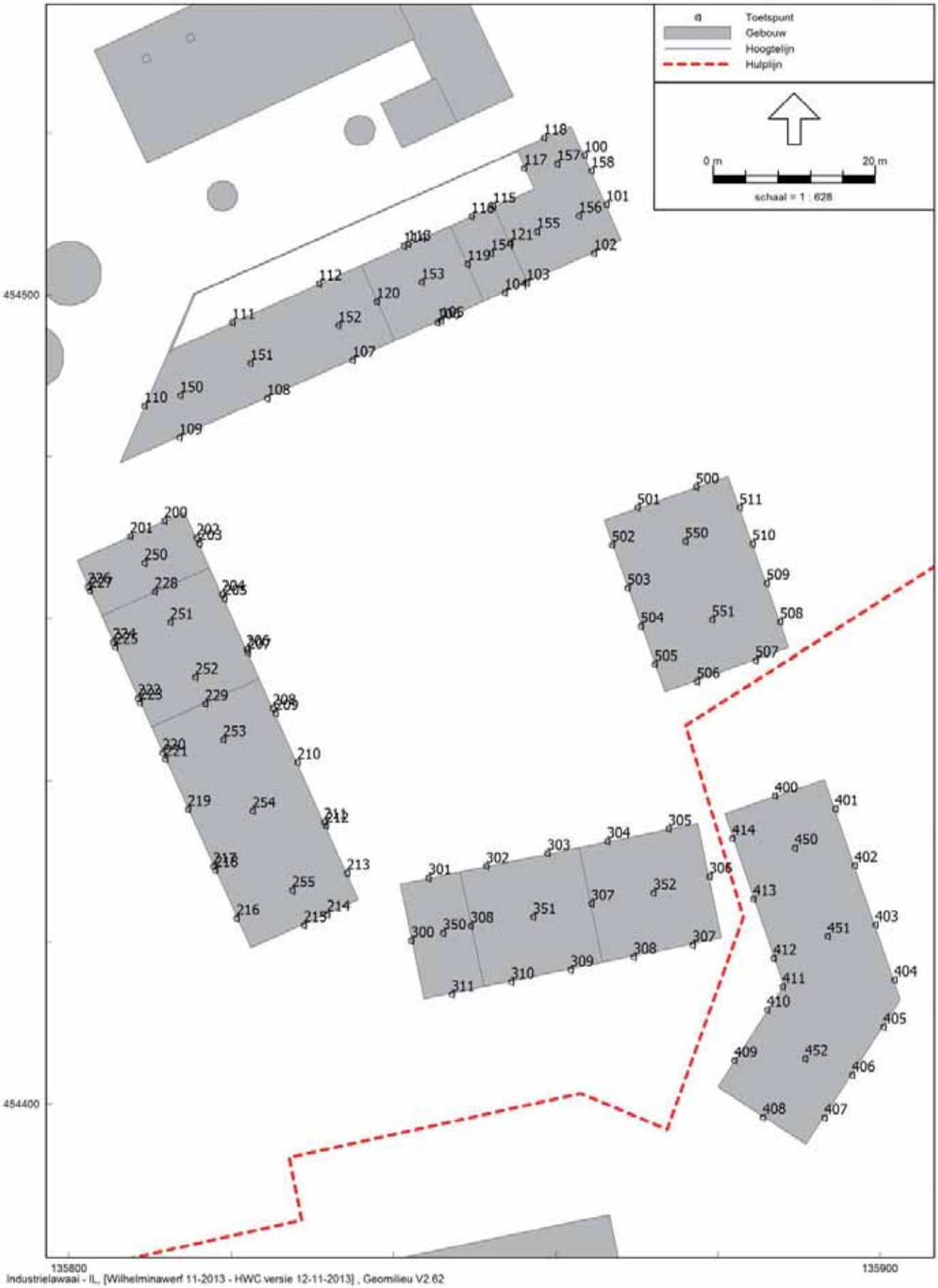
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

invoergegevens



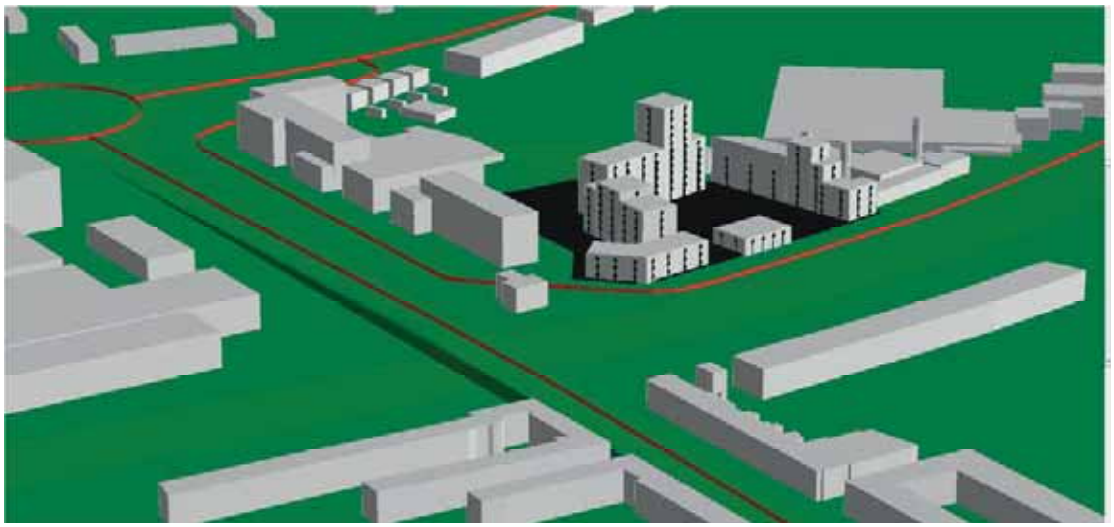
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

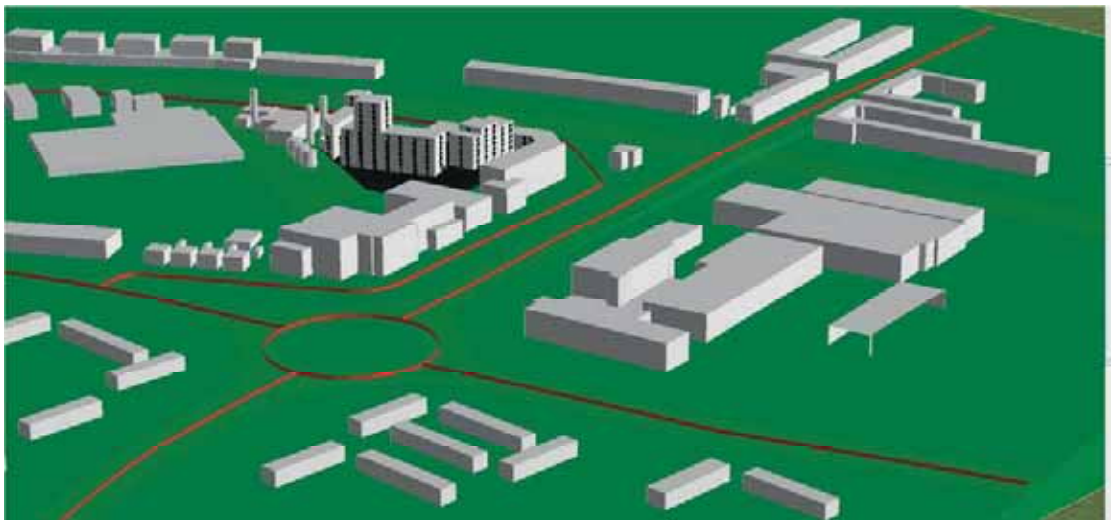
invoergegevens

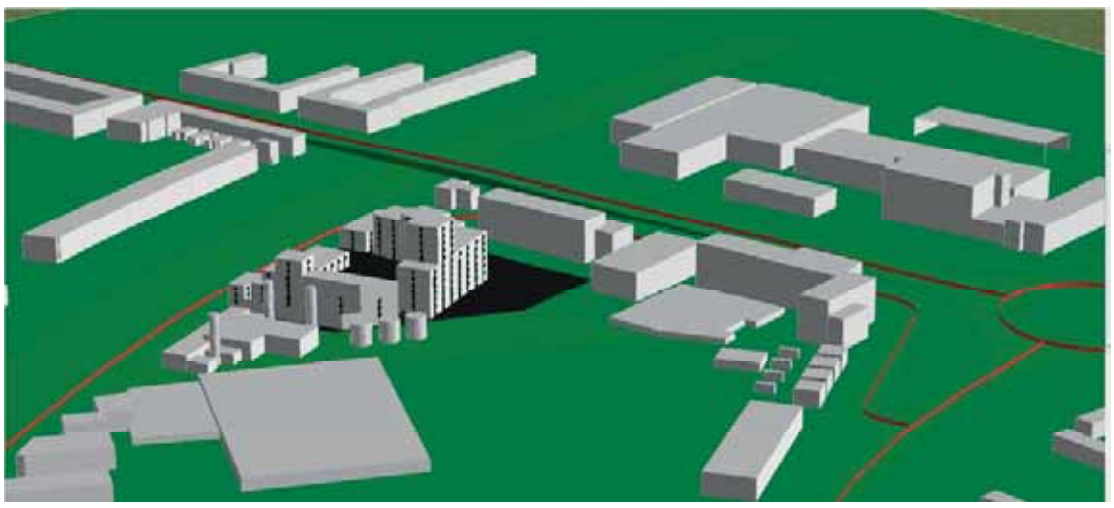


Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - HWC versie 12-11-2013] , Geomilieu V2.62

invoergegevens







Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
100	APP 1-10-21-32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
101	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
102	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
103	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
104	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
105	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
106	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
107	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
108	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
109	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
110	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
111	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
112	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
113	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
114	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
115	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
116	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
117	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
118	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
119	APP 59-61	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
120	APP 60-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
121	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
150	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
151	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
152	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
153	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
154	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
155	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
156	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
157	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
158	Blok A A3.41, slaapkamer	Relatief	10,50	--	--	--	--	--	Ja
200	Blok B - # 1 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
201	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
202	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
203	Blok B - # 39 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
204	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
205	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
206	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
207	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
208	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
209	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
210	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
211	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
212	Blok B - # 44 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
213	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
214	Blok B - # 3 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
215	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
216	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
217	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
218	Blok B - # 44 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
219	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
220	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
221	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
222	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
223	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
224	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
225	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
226	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
227	Blok B - # 39 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
228	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
229	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
250	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
251	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
252	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
253	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
254	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
255	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
300	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
301	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
302	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
303	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
304	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
305	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
306	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
307	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
307	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
308	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
308	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
309	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
310	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
311	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
350	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
351	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
352	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
400	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
401	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
402	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
403	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
404	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
405	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
406	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
407	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
408	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
409	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
410	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
411	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
412	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
413	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
414	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
450	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
451	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
452	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
500	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
501	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
502	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
503	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
504	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
505	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
506	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
507	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
508	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
509	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
510	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
511	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
550	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
551	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	kantoor	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
014	woning	3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
015	woning	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	loods	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
308	Blok C	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
307	Blok E	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
312	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
313	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
314	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
315	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
316	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
317	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
318	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
319	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
320	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
321	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7a	Parkeergarage	2,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
400	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
401	Woningen	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
402	Woningen	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
403	Woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
404	Woning	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
407	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
408	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
406	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	22,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
22		8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
410	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
411	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
412	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
413	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
414	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
415	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
416	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
417	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
418	Woningen	4,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
419	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
421	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
422	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
303	Blok B	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
304	Blok B	36,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
305	Blok D	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
306	Blok D	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	HWC Kanaleneiland bouwdeel 1	5,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002	HWC Kanaleneiland bouwdeel 2	3,50	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
003	HWC Kanaleneiland bouwdeel 3	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
004	HWC Kanaleneiland bouwdeel 4	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
005	HWC Kanaleneiland bouwdeel 5	5,80	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
006	HWC Kanaleneiland bouwdeel 6	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
007	HWC Kanaleneiland bouwdeel 7	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
008	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
009	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
010	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
011	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
012	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
013	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
015	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		24,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
5	Balijelaan	0,00
006	water	0,00
007	water	0,00
008	water	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

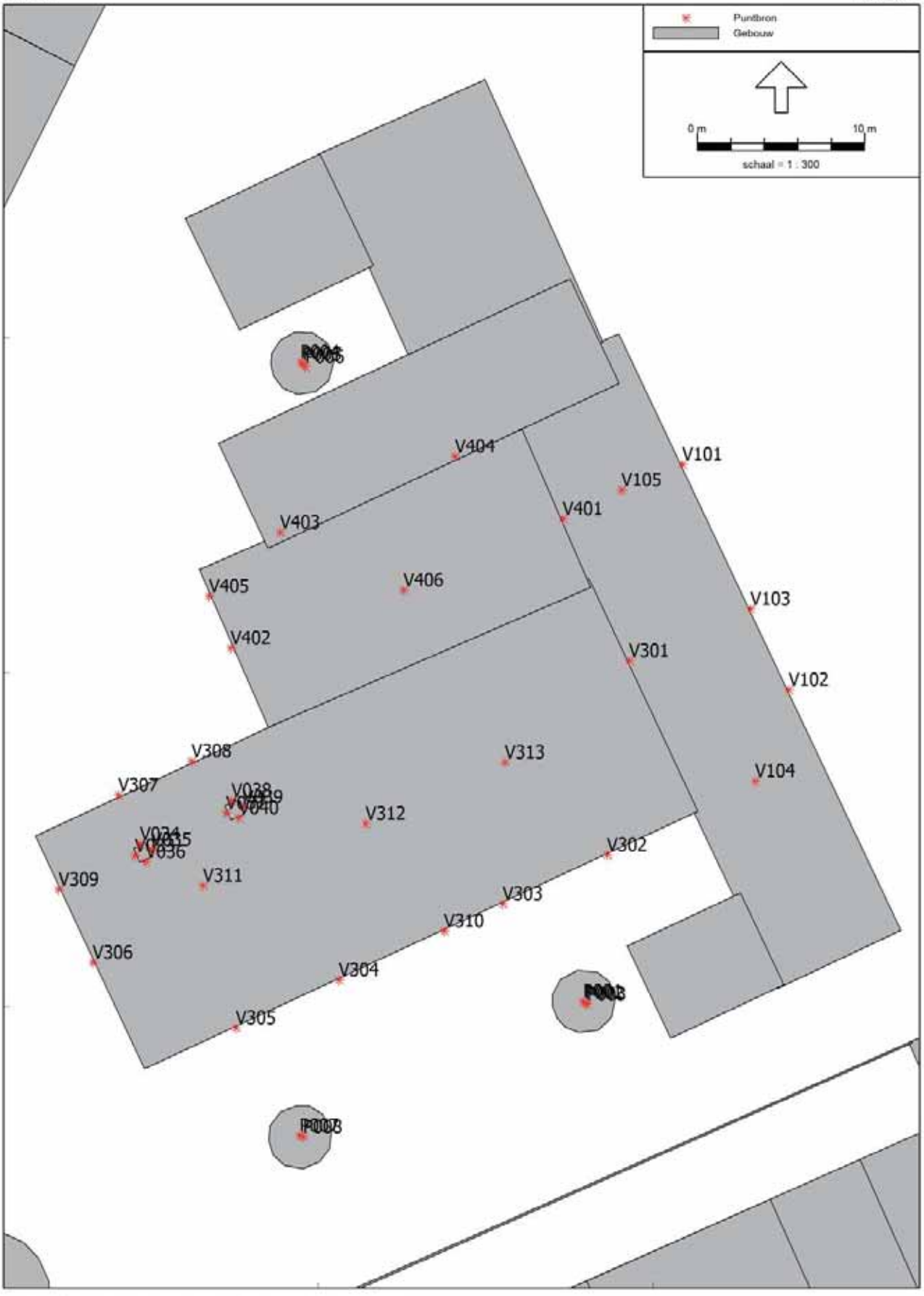
Naam	Omschr.	Bf
009	kanaalweg	0,00
010	kanaalweg	0,00
011	kanaalweg	0,00
1001	Kanaalweg	0,00
1001	kanaalweg 59 bodem	0,00
001	centrale	0,20
002	centrale	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
008	Koningin Wilhelminalaan	0,00
006	Water	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
010	Kanaalweg	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hbron	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
006	Kanaalweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	500,00	6,70	3,20
005	Parallelweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2000,00	6,70	3,20
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003	Overste den Oudenlaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18092,00	6,40	3,80
004	Europalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10884,00	6,10	4,30
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001	Koningin Wilhelminalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	14280,00	6,50	3,70
002	Baalijelaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18557,00	6,40	3,90

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
006	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
005	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003	1,00	89,30	90,80	88,90	9,70	8,60	9,90	1,00	0,60	1,30
004	1,10	90,10	93,40	89,30	8,40	6,10	9,40	1,50	0,60	1,30
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001	1,00	90,40	91,20	87,30	8,40	8,10	11,10	1,20	0,70	1,60
002	1,00	95,70	97,50	95,00	3,00	1,90	3,70	1,30	0,60	1,40



Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - HWC versie 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

invoergegevens: bronnen HWC

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Type	Cb(u)(D)
P001	Schoorsteen ketel 1	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P002	Schoorsteen ketel 2	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P003	Schoorsteen ketel 3	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P004	Schoorsteen ketel 4	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P005	Schoorsteen ketel 5	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P006	Schoorsteen ketel 6	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P007	Schoorsteen ketel 7	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P008	Schoorsteen ketel 8	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
V301	Oostgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V401	Oostgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V102	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V101	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V404	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V307	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V308	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V403	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V402	Westgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V309	Deur westgevel 3	2,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V304	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V306	Westgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V310	Deur zuidgevel 3	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V305	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V303	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V302	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V311	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V312	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V313	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V406	Dak ketelruimte 4	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V104	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V105	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V103	Oostgevel 1 deur	2,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V405	Westgevel 4 deur	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P001	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P002	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P003	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P004	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P005	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P006	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P007	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
P008	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
V301	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V401	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V102	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V101	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V404	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V307	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V308	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V403	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V402	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V309	4,000	8,000	34,10	50,80	51,10	45,20	57,00	63,90	54,50	51,20	39,90	65,64
V304	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V306	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V310	4,000	8,000	42,50	56,80	54,50	44,80	53,70	55,60	43,90	38,30	26,30	61,58
V305	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V303	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V302	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V033	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V036	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V035	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V034	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V037	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V038	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V039	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V040	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V311	4,000	8,000	50,00	53,90	51,50	52,20	56,60	52,80	44,30	36,00	22,40	61,24
V312	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V313	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V406	4,000	8,000	55,90	68,30	66,20	66,20	73,70	66,40	55,30	47,90	32,20	76,40
V104	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V105	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V103	4,000	8,000	29,70	40,00	47,00	38,50	45,90	52,60	51,80	60,60	35,70	62,02
V405	4,000	8,000	43,30	61,40	58,70	47,30	56,70	57,70	49,90	47,20	32,90	65,32

Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	29,9	27,4	22,0	31,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	30,0	27,6	22,1	31,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	29,8	27,4	21,9	31,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	18,3	16,0	11,0	19,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	29,2	26,7	21,2	30,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,2	26,7	21,3	30,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	29,0	26,5	21,1	30,2
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	18,7	16,4	11,4	20,3
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,9	24,4	33,6
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	33,5	31,0	25,7	34,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	33,7	31,3	26,0	35,0
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,0	31,5	26,2	35,3
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	33,9	31,5	26,2	35,3
104_A	APP 43-51	13,50	34,4	32,0	26,6	35,7
104_B	APP 43-51	16,50	34,9	32,5	27,1	36,2
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	35,8	33,4	27,9	37,1
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,7	33,3	27,9	37,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	36,0	33,6	28,2	37,3
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,5	34,1	28,7	37,8
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,3	34,8	29,4	38,5
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,5	36,1	30,6	39,8
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	36,0	33,5	28,1	37,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	36,7	34,2	28,8	37,9
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,8	34,3	28,9	38,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,0	34,5	29,1	38,3
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,6	32,1	26,7	35,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	36,1	33,6	28,2	37,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	36,6	34,1	28,7	37,9
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,0	32,6	27,2	36,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	36,0	33,5	28,2	37,3
109_D	APP x-20-31-42	10,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_B	APP x-20-31-42	4,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,0	35,5	30,1	39,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	40,5	38,1	32,6	41,8
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	25,8	23,3	17,9	27,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	29,0	26,5	21,1	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,8	32,3	26,8	36,0
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	37,9	35,5	29,9	39,1
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	27,2	24,7	19,3	28,5
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	30,1	27,6	22,2	31,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,4	33,9	28,4	37,6
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	29,0	26,5	21,1	30,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	30,2	24,7	33,9
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	34,3	31,8	26,3	35,5
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	35,5	33,0	27,5	36,7
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,4	34,0	28,4	37,7
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,0	35,6	30,0	39,3
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	27,1	24,6	19,2	28,4
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	29,5	27,0	21,6	30,8
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,8	32,4	26,9	36,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	36,7	34,2	28,7	37,9
116_A	APP 43-51	13,50	36,4	34,0	28,4	37,6
116_B	APP 43-51	16,50	37,3	34,9	29,3	38,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	28,0	25,5	20,1	29,3
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,6	27,1	21,7	30,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,5	35,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	36,6	34,2	28,7	37,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	30,7	28,3	22,8	32,0
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,5	24,0	33,2
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,4	35,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	34,3	31,8	26,3	35,5
119_A	APP 59-61	19,50	--	--	--	--
119_B	APP 59-61	22,50	--	--	--	--
120_A	APP 60-62	19,50	39,3	36,9	31,4	40,6
120_B	APP 60-62	22,50	41,0	38,6	33,1	42,3
121_A	APP 43-51	13,50	10,9	8,8	3,6	12,5
121_B	APP 43-51	16,50	--	--	--	--
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	37,7	35,2	29,7	38,9
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	38,0	35,5	30,0	39,2
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	37,7	35,3	29,7	38,9
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	38,9	36,5	30,9	40,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	39,7	37,2	31,7	40,9
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	40,5	38,1	32,5	41,7
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	22,5	20,0	14,9	23,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	23,2	20,8	15,7	24,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	23,7	21,5	16,2	25,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	24,2	21,9	16,7	25,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	24,5	22,3	17,0	26,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	20,6	18,0	12,6	21,8
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	24,1	21,6	16,1	25,3
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	25,6	23,1	17,9	26,9
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	26,2	23,8	18,5	27,6
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	26,5	24,0	18,8	27,8
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	26,2	23,8	18,6	27,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	21,6	19,1	13,7	22,9
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	29,1	26,7	21,2	30,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	30,8	28,4	22,8	32,1
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	31,4	29,0	23,5	32,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	23,8	21,4	16,3	25,2
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	25,6	23,5	18,2	27,2
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	26,1	23,9	18,6	27,6
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	25,7	23,6	18,2	27,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	15,7	13,3	7,8	17,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	24,7	22,2	16,7	25,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	26,4	24,0	18,4	27,6
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	27,0	24,5	19,0	28,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	26,4	24,2	18,9	27,9
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	26,6	24,4	19,1	28,1
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	28,4	26,2	20,9	29,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	28,9	26,6	21,3	30,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	28,2	26,0	20,7	29,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	14,3	12,3	7,0	15,9
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	20,9	19,0	13,5	22,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	30,2	27,9	22,5	31,6
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	31,1	28,7	23,4	32,4
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	31,7	29,3	24,0	33,1
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	30,3	28,0	22,7	31,8
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	15,3	13,2	8,0	16,9
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	21,5	19,5	14,1	23,1
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	28,3	25,8	20,4	29,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	28,5	26,0	20,6	29,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	29,2	26,7	21,3	30,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	30,4	28,0	22,7	31,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	28,5	26,1	20,9	29,9
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	21,1	19,0	13,7	22,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	29,3	27,3	21,9	30,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	29,4	26,9	21,5	30,7
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	28,7	26,3	20,9	30,0
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	29,0	26,6	21,2	30,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	28,3	25,9	20,7	29,7
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	30,6	28,5	23,3	32,2
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	32,0	29,8	24,5	33,5
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,5	30,1	24,7	33,8
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	33,9	31,5	26,1	35,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,1	31,7	26,3	35,4
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,5	33,1	27,7	36,8
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	38,7	36,3	31,0	40,1
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	40,3	37,9	32,6	41,6
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	40,1	37,7	32,4	41,5
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,8	41,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,2	41,4
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,0	43,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	42,7	40,3	34,8	44,0
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	43,6	41,2	35,8	44,9
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,7	38,2	32,8	42,0
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	39,5	37,1	31,7	40,8
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,3	41,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	41,9	39,5	34,0	43,2
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,8	40,4	34,9	44,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,7	41,3	35,8	45,0
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,8	41,3	35,9	45,0
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,3	37,8	32,3	41,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,2	37,7	32,2	41,4
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,9	41,0
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	40,4	37,9	32,4	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,1
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,6	41,2	35,7	44,9
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,5	38,1	32,6	41,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,3	37,8	32,4	41,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	40,9	38,4	33,0	42,2
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,7	40,2	34,7	43,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	44,0	41,6	36,1	45,3
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,1	42,6	37,1	46,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	45,5	43,2	37,7	46,8
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	40,7	38,2	32,8	42,0
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,2	38,7	33,2	42,4
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,6	40,1	34,6	43,8
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,3	40,8	35,4	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	44,1	41,6	36,1	45,3
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,0	42,6	37,1	46,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	45,2	42,8	37,2	46,4
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,4	43,1	37,5	46,7
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	40,4	37,9	32,4	41,6
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	40,1	37,6	32,2	41,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	41,8	39,4	33,9	43,1
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	35,9	45,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	41,1	38,7	33,2	42,4
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	41,8	39,3	33,8	43,0
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	42,1	39,7	34,1	43,3
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	42,4	40,0	34,4	43,7
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	37,1	31,6	40,8
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	40,1	37,6	32,2	41,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	38,0	32,6	41,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	40,1	37,8	32,4	41,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	40,8	38,5	33,1	42,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	35,2	32,7	27,3	36,5
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	35,2	32,8	27,4	36,5
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	35,0	32,6	27,1	36,3
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	35,7	33,3	27,9	37,0
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	37,5	35,2	29,7	38,9
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	39,1	36,8	31,4	40,5
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	23,4	20,9	15,5	24,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	24,7	22,2	16,7	25,9
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	25,0	22,5	17,0	26,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	20,6	18,1	12,6	21,8
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	23,0	20,4	15,0	24,2
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	21,3	18,7	13,4	22,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,5
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	29,2	26,7	21,3	30,5
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	25,0	22,6	17,1	26,3
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	25,6	23,1	17,6	26,8
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,7
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	27,9	25,4	20,0	29,2
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	22,1	19,6	14,2	23,3
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	25,0	22,5	17,1	26,2
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	25,4	22,9	17,4	26,7
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,6
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	24,0	21,5	16,1	25,3
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	27,4	24,9	19,5	28,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	21,1	18,6	13,2	22,3
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	23,7	21,3	15,9	25,0
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	24,4	21,9	16,7	25,7
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	26,3	23,8	18,6	27,6
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	32,0	29,6	24,4	33,4
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	25,7	23,2	18,2	27,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,5	32,0	26,6	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,5	32,0	26,7	35,8
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,1	32,7	27,4	36,4
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	34,4	31,9	26,6	35,7
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	35,1	32,7	27,3	36,4
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	40,9	38,7	33,2	42,3
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	32,8	30,3	25,0	34,1
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,0	30,6	25,2	34,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,7	32,3	27,0	36,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	34,3	31,8	26,5	35,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	35,7	33,2	27,9	37,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	32,9	30,4	25,1	34,2
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	33,2	30,7	25,4	34,5
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	34,7	32,3	27,0	36,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	36,4	34,0	28,7	37,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,3	36,9	31,6	40,6
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	33,2	30,7	25,3	34,5
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	33,5	31,1	25,8	34,9
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,3	32,8	27,5	36,6
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,5	33,1	27,8	36,9
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	37,5	35,1	29,8	38,9
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,9	37,6	32,2	41,3
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	32,7	30,2	24,9	34,0
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	33,1	30,7	25,4	34,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	36,2	33,9	28,6	37,6
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	38,2	36,0	30,6	39,7
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	24,0	21,5	16,1	25,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	27,9	25,4	19,9	29,1
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	28,2	25,7	20,2	29,5
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	30,7	28,4	23,2	32,2
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	31,5	29,1	23,9	32,9
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	31,6	29,2	24,0	33,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,0	28,6	23,5	32,4
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,8	29,4	24,2	33,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	31,9	29,5	24,3	33,3
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	32,3	29,8	24,7	33,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	32,5	30,1	24,9	33,9
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	33,0	30,5	25,3	34,4
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,4	33,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	32,6	30,1	25,0	34,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	33,2	30,7	25,6	34,6
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	31,9	29,4	24,2	33,2
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	33,9	31,4	26,1	35,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	34,6	32,2	26,9	35,9
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,3	33,3
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,0	31,6	26,3	35,3
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	30,4	27,9	22,8	31,8
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	31,2	28,8	23,6	32,6
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,2	31,8	26,5	35,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,3	30,8	25,4	34,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	33,1	30,7	25,3	34,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	33,6	31,2	25,7	34,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	33,4	31,0	25,5	34,7
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	28,8	26,3	21,1	30,1
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	30,0	27,5	22,2	31,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	30,9	28,4	23,1	32,2
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	32,9	30,4	25,0	34,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	32,6	30,2	24,8	33,9
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	32,5	30,0	24,6	33,8
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	32,9	30,5	25,1	34,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	26,4	23,9	18,6	27,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	26,4	23,9	18,7	27,7
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	26,7	24,2	19,0	28,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	24,9	22,4	17,1	26,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	24,6	22,1	16,8	25,9
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	24,5	22,0	16,8	25,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	25,4	22,9	17,5	26,7
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	27,8	25,4	19,9	29,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	25,5	23,0	17,8	26,8
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	29,6	27,2	21,8	30,9
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,4	22,9	17,7	26,8
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	27,7	25,4	20,2	29,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	26,8	24,4	19,3	28,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	28,4	25,9	20,5	29,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	21,9	19,5	14,4	23,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	27,7	25,3	19,9	29,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	46,5	43,1	37,5	47,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	46,4	43,0	37,5	47,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,5	43,1	37,5	47,1
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	39,2	33,6	43,2
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,9	39,5	34,0	43,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,8	39,5	33,9	43,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,5	39,1	33,5	43,2
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	40,0	36,6	31,0	40,6
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,9	37,5	31,9	41,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,0	37,6	32,0	41,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	40,8	37,4	31,9	41,5
104_A	APP 43-51	13,50	40,2	36,8	31,2	40,9
104_B	APP 43-51	16,50	40,3	36,8	31,3	40,9
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,9	35,5	30,0	39,6
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	39,1	35,7	30,1	39,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	38,8	35,4	29,9	39,5
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	39,0	35,6	30,0	39,7
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,1	35,7	30,2	39,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,9	35,5	29,9	39,6
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	35,7	32,3	26,7	36,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,0	33,5	28,0	37,6
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	37,2	33,8	28,2	37,8
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,3	33,9	28,3	38,0
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,3	30,9	25,3	34,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	35,1	31,7	26,2	35,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	35,7	32,3	26,7	36,3
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,9	32,5	26,9	36,5
109_B	APP x-20-31-42	4,50	33,4	30,0	24,5	34,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,7	31,3	25,8	35,4
110_B	APP x-20-31-42	4,50	25,7	22,3	16,8	26,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	27,6	24,2	18,6	28,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	28,8	25,4	19,8	29,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	18,4	15,0	9,6	19,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	22,4	18,9	13,6	23,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	28,1	24,7	19,1	28,7
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	31,0	27,6	22,0	31,7
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	19,4	15,9	10,5	20,0
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	23,7	20,2	14,8	24,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	29,8	26,4	20,9	30,5
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	33,9	30,5	25,0	34,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	24,6	21,1	15,7	25,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	29,3	23,7	33,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,6	34,2	28,6	38,3
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	37,7	34,3	28,7	38,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,6	34,2	28,6	38,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	37,5	34,1	28,5	38,2
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	20,4	16,9	11,5	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	24,3	20,8	15,4	25,0
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	35,8	32,4	26,8	36,5
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	37,4	34,0	28,4	38,1
116_A	APP 43-51	13,50	38,1	34,7	29,1	38,7
116_B	APP 43-51	16,50	38,3	34,9	29,3	38,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	20,2	16,7	11,3	20,8
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,2	17,7	12,3	21,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	26,4	23,0	17,4	27,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,3	23,9	18,3	27,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,3	38,9	33,3	42,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,7	39,3	33,7	43,4
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,5	39,1	33,6	43,2
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
119_A	APP 59-61	19,50	36,1	32,7	27,2	36,8
119_B	APP 59-61	22,50	40,4	37,0	31,4	41,1
120_A	APP 60-62	19,50	26,2	22,8	17,3	26,9
120_B	APP 60-62	22,50	29,2	25,7	20,2	29,8
121_A	APP 43-51	13,50	37,9	34,5	28,9	38,6
121_B	APP 43-51	16,50	40,6	37,1	31,6	41,2
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,6	26,2	20,7	30,3
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,9	31,5
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,8	28,4	22,8	32,4
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,1	28,7	23,1	32,7
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,2	28,8	23,3	32,9
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	33,3	29,9	24,4	34,0
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	33,0	29,6	24,0	33,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,5	32,1	26,6	36,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,8	36,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,3	36,9
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	35,6	32,2	26,7	36,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	35,9	32,5	26,9	36,6
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,1	32,7	27,1	36,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	36,3	32,9	27,4	37,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	36,5	33,1	27,5	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,4
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	36,8	33,3	27,8	37,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	36,8	33,4	27,8	37,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	37,0	33,6	28,1	37,7
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,9	32,5	26,9	36,6
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,3	36,9
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	36,4	33,0	27,4	37,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	36,6	33,2	27,6	37,3
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	36,5	33,1	27,6	37,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	37,0	33,6	28,0	37,7
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	37,2	33,8	28,3	37,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	34,4	31,0	25,4	35,1
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,1	31,7	26,1	35,7
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,0	32,6	27,0	36,6
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,2	36,9
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	36,3	32,9	27,4	37,0
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	36,5	33,1	27,6	37,2
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,6	33,2	27,6	37,3
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	34,9	31,5	25,9	35,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	35,8	32,4	26,9	36,5
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	36,3	32,8	27,3	36,9
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	36,5	33,1	27,5	37,1
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	36,7	33,3	27,8	37,4
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	36,8	33,4	27,8	37,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	32,8	29,4	23,8	33,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,9	30,5	24,9	34,5
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,0	35,7
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,7	32,3	26,7	36,3
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,9	32,5	26,9	36,6
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,9
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	36,3	32,9	27,4	37,0
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	33,8	30,4	24,8	34,4
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	34,8	31,4	25,8	35,4
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	35,1	31,7	26,1	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	35,2	31,8	26,3	35,9
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	35,5	32,1	26,5	36,1
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	35,8	32,4	26,8	36,4
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,8	29,4	23,9	33,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	35,3	31,9	26,4	36,0
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	36,4	33,0	27,4	37,0
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	36,7	33,3	27,7	37,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	36,7	33,4	27,8	37,4
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	36,8	33,4	27,8	37,5
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	37,0	33,5	28,0	37,6
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	32,9	29,5	24,0	33,6
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	33,7	30,3	24,8	34,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	34,2	30,8	25,2	34,9
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	34,6	31,2	25,6	35,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	34,7	31,3	25,8	35,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	32,2	28,8	23,2	32,9
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	32,5	29,1	23,6	33,2
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	33,2	29,8	24,3	33,9
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	33,8	30,4	24,9	34,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,9
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	34,4	31,0	25,4	35,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	34,6	31,2	25,6	35,2
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,1	32,8
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,7	34,3
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	34,4	31,0	25,5	35,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,6
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	34,8	31,4	25,9	35,5
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	31,9	28,5	22,9	32,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	31,9	28,5	23,0	32,6
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,7	33,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,8
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,9	35,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	32,2	28,8	23,2	32,9
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,6	34,3
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	34,3	30,9	25,3	34,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	35,1	31,6	26,1	35,7
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,2	31,8	26,2	35,9
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,7	32,3	26,7	36,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,3	31,9	26,4	36,0
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,7	31,3	25,7	35,3
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,2	32,8
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,8	33,4
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	33,3	29,9	24,4	34,0
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	34,1	30,6	25,1	34,7
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	34,6	31,2	25,6	35,3
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,0	31,6	26,0	35,6
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	35,5	32,1	26,5	36,1
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,8	32,4	26,9	36,5
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	35,7	32,3	26,7	36,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	31,3	27,9	22,4	32,0
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	32,0	28,6	23,1	32,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	33,1	29,7	24,2	33,8
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,7	30,3	24,8	34,4
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	34,4	31,0	25,4	35,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,3	26,9	21,3	30,9
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	33,5	30,1	24,6	34,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	33,7	30,3	24,7	34,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	33,9	30,5	25,0	34,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	34,2	30,8	25,2	34,8
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	34,3	30,8	25,3	34,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	36,9	33,5	27,9	37,6
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	36,8	33,4	27,8	37,4
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	37,2	33,8	28,2	37,8
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	37,0	33,5	28,0	37,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	31,5	28,1	22,5	32,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	32,1	28,6	23,1	32,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	32,3	28,9	23,4	33,0
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	33,2	29,8	24,2	33,8
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	34,2	30,8	25,3	34,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,1	35,7
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	35,4	32,0	26,5	36,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,6	32,2	26,6	36,2
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,7	32,4	26,8	36,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,7	31,3	25,8	35,4
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	35,4	32,0	26,4	36,0
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,9	36,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,8
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	36,1	32,7	27,2	36,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	36,5	33,1	27,5	37,2
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	36,8	33,4	27,8	37,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,9	33,5	27,9	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	37,1	33,7	28,1	37,8
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	37,6	34,2	28,7	38,3
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	36,0	32,6	27,0	36,6
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	37,5	34,1	28,5	38,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	37,7	34,3	28,7	38,3
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	38,2	34,8	29,2	38,8
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	38,7	35,3	29,7	39,4
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	39,0	35,6	30,0	39,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	38,8	35,4	29,8	39,4
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	39,0	35,6	30,1	39,7
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	39,5	36,1	30,5	40,2
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	31,1	27,7	22,2	31,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,3	29,9	24,4	34,0
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	35,6	32,2	26,6	36,2
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	39,2	35,8	30,2	39,8
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	40,5	37,1	31,6	41,2
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	35,7	32,3	26,7	36,3
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	39,3	35,9	30,3	39,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	39,8	36,4	30,9	40,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	40,3	36,9	31,3	40,9
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	41,3	37,9	32,4	42,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	42,1	38,7	33,1	42,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,0	26,6	21,1	30,7
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,4
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	42,1	38,7	33,1	42,7
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,1
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	42,4	39,0	33,4	43,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	42,0	38,6	33,0	42,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	42,2	38,8	33,3	42,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	42,2	38,8	33,2	42,9
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	42,2	38,8	33,2	42,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	41,1	37,7	32,2	41,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	41,2	37,8	32,2	41,8
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	38,4	35,0	29,4	39,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	40,0	36,6	31,0	40,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	40,4	37,0	31,4	41,1
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	40,6	37,2	31,6	41,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	40,6	37,2	31,6	41,3
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	40,5	37,1	31,5	41,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	41,1	37,7	32,1	41,8
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,3
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	41,7	38,3	32,8	42,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,4	43,0	37,4	47,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	46,5	43,1	37,6	47,2
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	46,9
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	46,6	43,2	37,6	47,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	47,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	46,8	43,4	37,9	47,5
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	46,5	43,1	37,5	47,2
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	46,0	42,6	37,0	46,7
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,5	44,1	38,5	48,1
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	47,0	43,6	38,0	47,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	46,3	42,9	37,3	47,0
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	50,9	47,5	42,0	51,6
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	50,5	47,1	41,5	51,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	50,0	46,6	41,0	50,6
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	52,0	48,6	43,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	51,5	48,1	42,5	52,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	50,9	47,5	41,9	51,5
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	52,9	49,5	43,9	53,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	52,8	49,4	43,9	53,5
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,3	48,9	43,3	52,9
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	48,8	45,5	39,9	49,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	49,4	46,0	40,4	50,0
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	49,2	45,8	40,2	49,8
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,4	31,0	25,5	35,1
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	35,9	32,5	26,9	36,6
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	36,7	33,3	27,7	37,3
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	30,9	27,5	21,9	31,5
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	31,7	28,2	22,7	32,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	30,4	27,0	21,4	31,0
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,0	27,6	22,0	31,6
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,5	30,1	24,5	34,2
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,6	34,2
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	36,3	32,9	27,3	37,0
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	32,9	29,5	23,9	33,5
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	35,4	32,0	26,5	36,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	32,1	28,8	23,2	32,8
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,5	34,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	34,2	30,8	25,2	34,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	43,1	39,7	34,1	43,8
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,3	37,9	32,3	41,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,3	24,9	19,4	29,0
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	26,4	22,9	17,4	27,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,6	23,2	17,7	27,3
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,4	23,0	17,5	27,1
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	40,8	37,4	31,8	41,4
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	42,5	39,1	33,6	43,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	42,7	40,2	34,7	43,9
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	42,2	39,7	34,2	43,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	42,3	39,9	34,3	43,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,7	40,3	34,7	43,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,1	39,7	34,1	43,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,4	40,0	34,5	43,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,0	40,6	35,0	44,2
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,4	40,0	34,5	43,7
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	43,2	40,8	35,2	44,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,9	41,4	35,9	45,1
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,1	37,6	32,2	41,3
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,9	39,5	34,0	43,2
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	43,0	40,5	35,0	44,2
104_A	APP 43-51	13,50	44,0	41,6	36,1	45,3
104_B	APP 43-51	16,50	44,2	41,8	36,3	45,5
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	40,2	37,7	32,3	41,4
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,1	39,7	34,1	43,3
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	44,1	41,7	36,2	45,4
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	44,3	41,9	36,3	45,5
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	44,4	41,9	36,4	45,6
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	44,8	42,4	36,9	46,1
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,8	35,2	29,9	39,0
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	39,2	36,7	31,3	40,5
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	41,2	38,7	33,3	42,5
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	42,5	40,0	34,6	43,8
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	38,2	35,7	30,4	39,5
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,6	37,1	31,7	40,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	40,8	38,4	33,0	42,1
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	42,1	39,6	34,2	43,4
109_B	APP x-20-31-42	4,50	39,0	36,5	31,2	40,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	40,3	37,8	32,5	41,6
109_D	APP x-20-31-42	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
110_B	APP x-20-31-42	4,50	38,1	35,6	30,3	39,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,7	36,1	30,9	40,0
110_D	APP x-20-31-42	10,50	38,0	35,5	30,2	39,3
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	24,5	22,0	16,6	25,8
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	24,2	21,7	16,3	25,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	16,0	13,4	8,2	17,3
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	10,1	7,4	2,4	11,4
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	25,4	22,9	17,6	26,7
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	25,1	22,6	17,3	26,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,7	14,1	8,9	18,0
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	7,3	4,8	-0,6	8,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	27,7	25,1	19,9	29,0
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,2	14,6	9,3	18,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	11,6	9,0	3,7	12,8
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	12,8	10,2	4,9	14,0
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	13,3	10,7	5,4	14,5
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	--	--	--	--
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	26,6	24,1	18,8	27,9
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	27,4	24,8	19,6	28,7
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	21,8	19,3	14,0	23,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	20,9	18,3	13,0	22,2
116_A	APP 43-51	13,50	7,5	4,8	0,0	8,9
116_B	APP 43-51	16,50	9,2	6,5	1,7	10,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	27,6	25,1	19,8	28,9
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	27,3	24,7	19,4	28,5
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	25,4	22,8	17,6	26,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,4	24,8	19,5	28,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	23,2	20,6	15,3	24,5
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,4	18,8	13,6	22,7
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	17,4	14,8	9,7	18,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	14,5	12,0	6,6	15,8
119_A	APP 59-61	19,50	43,6	41,1	35,6	44,8
119_B	APP 59-61	22,50	43,6	41,1	35,6	44,8
120_A	APP 60-62	19,50	36,4	33,9	28,7	37,7
120_B	APP 60-62	22,50	38,2	35,6	30,3	39,4
121_A	APP 43-51	13,50	43,3	40,8	35,3	44,5
121_B	APP 43-51	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,3	26,8	21,3	30,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,3	27,8	22,4	31,6
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,4	28,9	23,5	32,6
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,4	30,0	24,4	33,6
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	30,5	24,9	34,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,8	30,4	24,8	34,0
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	31,1	28,5	23,2	32,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	37,1	34,7	29,2	38,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	39,1	36,7	31,1	40,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	39,8	37,4	31,8	41,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	39,9	37,5	32,0	41,2
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	38,0	35,5	30,0	39,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,9	32,4	27,0	36,2
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	38,5	36,1	30,5	39,7
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	39,4	36,9	31,4	40,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,8	41,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	38,2	35,7	30,2	39,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	40,7	38,3	32,7	42,0
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	44,2	41,8	36,3	45,5
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	45,0	42,6	37,0	46,2
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	45,4	42,9	37,4	46,6
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,3	36,5
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	37,1	34,6	29,2	38,4
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	39,0	36,5	31,0	40,2
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	39,8	37,3	31,8	41,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,7	41,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	39,7	37,3	31,8	41,0
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	39,7	37,3	31,7	41,0
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	42,2	39,7	34,2	43,4
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,6	42,2	36,6	45,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,2	42,8	37,3	46,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,5	43,1	37,5	46,8
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	35,3	32,8	27,4	36,5
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,7	33,2	27,8	36,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,5
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	38,8	36,3	30,8	40,0
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	40,0	37,5	32,0	41,2
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	39,8	37,4	31,8	41,0
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	39,7	37,2	31,7	40,9
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,4	36,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,6
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	38,3	35,8	30,4	39,6
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	39,0	36,5	31,0	40,2
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	37,7	35,3	29,8	39,0
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	38,5	36,0	30,5	39,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	29,7	27,1	21,8	31,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,0	30,6	25,1	34,3
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	34,2	31,7	26,3	35,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	36,4	34,0	28,5	37,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	37,6	35,1	29,6	38,8
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	37,4	35,0	29,5	38,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	39,2	36,7	31,3	40,4
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,1	33,2
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	32,6	30,2	24,7	33,9
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	34,4	31,9	26,5	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	36,0	33,5	28,1	37,3
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,6	35,1	29,7	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	40,7	38,2	32,8	41,9
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	39,8	37,3	31,8	41,0
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	40,1	37,7	32,2	41,4
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,0	39,5	34,0	43,2
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	43,4	40,9	35,4	44,6
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	45,0	42,5	37,1	46,2
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	47,1	44,7	39,2	48,4
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,5	38,0	32,5	41,7
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	40,7	38,3	32,8	42,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,5
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	43,2	40,7	35,3	44,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	44,6	42,1	36,7	45,8
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,9	38,4	33,0	42,2
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	41,3	38,9	33,5	42,6
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,2
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,2
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,1
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,1	42,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	41,5	39,0	33,6	42,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,2
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,1	39,7	34,2	43,4
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	43,4	40,9	35,5	44,6
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	44,0	41,5	36,1	45,3
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	41,4	38,9	33,4	42,6
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	43,5	41,1	35,6	44,8
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,2	41,8	36,3	45,5
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,3	42,9	37,4	46,6
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	46,0	43,5	38,0	47,2
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	46,8	44,4	38,9	48,1
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	46,7	44,3	38,8	48,0
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	40,8	38,4	32,9	42,1
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	41,4	38,9	33,5	42,7
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,7	39,2	33,8	42,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,6
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	43,6	41,1	35,7	44,9
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,2	41,7	36,3	45,4
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,2	42,7	37,3	46,4
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,8	43,4	37,9	47,1
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	46,7	44,2	38,8	47,9
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	46,6	44,2	38,7	47,9
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,2	37,7	32,3	41,5
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	41,5	39,0	33,6	42,8
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,9
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,2	40,7	35,3	44,5
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	--	--	--	--
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	--	--	--	--
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	--	--	--	--
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	--	--	--	--
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	--	--	--	--
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	44,1	41,6	36,2	45,3
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	47,1	44,7	39,2	48,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	48,5	46,0	40,5	49,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	49,3	46,8	41,3	50,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	49,3	46,9	41,4	50,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	38,0	35,6	30,1	39,3
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	37,9	35,4	30,0	39,2
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	38,2	35,8	30,3	39,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	39,0	36,5	31,1	40,3
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	39,8	37,3	31,9	41,1
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,6	38,1	32,7	41,9
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	26,9	24,4	19,1	28,2
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,3	28,8	23,3	32,5
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,0	29,5	24,0	33,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	33,6	31,2	25,7	34,9
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,1	32,7	27,1	36,4
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,8	33,3	27,8	37,0
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,0	29,6	24,0	33,2
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	30,4	24,9	34,1
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	33,9	31,5	26,0	35,2
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,4	33,0	27,4	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,1	33,7	28,1	37,4
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,8	34,3	28,8	38,0
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	33,6	31,1	25,6	34,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	33,8	31,4	25,9	35,1
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	34,9	32,4	26,9	36,1
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,3	33,8	28,3	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	36,0	33,6	28,1	37,3
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	36,8	34,4	28,8	38,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	33,5	31,0	25,5	34,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	34,5	32,0	26,5	35,7
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	35,2	32,8	27,2	36,5
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	36,4	34,0	28,5	37,7
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	34,9	32,5	27,0	36,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	35,9	33,4	27,9	37,1
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	33,4	30,9	25,4	34,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	34,6	32,1	26,6	35,8
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	35,8	33,4	27,9	37,1
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	32,7	30,3	24,7	33,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	39,3	36,9	31,4	40,6
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	46,7	44,3	38,8	48,0
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	48,6	46,2	40,6	49,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	48,6	46,2	40,7	49,9
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	47,6	45,2	39,6	48,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	45,6	43,2	37,7	46,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	46,9	44,5	39,0	48,2
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	49,7	47,3	41,8	51,0
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	50,9	48,5	43,0	52,2
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	51,3	48,8	43,3	52,5
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	41,8	39,3	33,9	43,0
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	46,2	43,8	38,3	47,5
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,4	44,9	39,4	48,6
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	49,4	47,0	41,4	50,6
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	50,4	48,0	42,4	51,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	50,8	48,3	42,8	52,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	45,5	43,1	37,6	46,8
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	46,6	44,2	38,7	47,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,6	46,2	40,7	49,9
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	49,7	47,3	41,8	51,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	50,3	47,8	42,3	51,5
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	50,6	48,1	42,6	51,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	44,6	42,2	36,6	45,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	45,7	43,3	37,8	47,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	47,6	45,1	39,6	48,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	48,5	46,1	40,6	49,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	49,1	46,7	41,2	50,4
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	49,7	47,3	41,8	51,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	43,7	41,2	35,7	44,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	44,3	41,8	36,3	45,5
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	45,3	42,8	37,3	46,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,9	44,4	38,9	48,1
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	47,7	45,2	39,7	48,9
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	48,5	46,1	40,5	49,8
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	37,7	35,3	29,8	39,0
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	38,2	35,8	30,3	39,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	31,1	28,7	23,2	32,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,8	44,4	38,9	48,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	47,1	44,7	39,2	48,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	47,7	45,3	39,7	49,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	47,2	44,8	39,3	48,5
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	47,6	45,2	39,7	48,9
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	48,3	45,8	40,3	49,5
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	48,4	46,0	40,5	49,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	49,0	46,6	41,1	50,3
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	49,3	46,9	41,4	50,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	48,9	46,5	40,9	50,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	49,5	47,0	41,5	50,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	49,8	47,4	41,9	51,1
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	51,3	48,9	43,3	52,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	51,9	49,5	44,0	53,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	52,3	49,8	44,3	53,5
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	51,6	49,2	43,6	52,9
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	52,2	49,8	44,2	53,4
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	52,5	50,1	44,6	53,8
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	51,0	48,6	43,0	52,2
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	51,8	49,4	43,9	53,1
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,4	49,9	44,4	53,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	49,9	47,5	41,9	51,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	50,9	48,5	43,0	52,2
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	51,5	49,0	43,5	52,7
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,0	36,5	31,0	40,2
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	39,9	37,5	32,0	41,2
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	34,6	32,1	26,7	35,8
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	35,9	33,5	28,1	37,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	37,5	35,0	29,6	38,7
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	31,8	29,3	24,1	33,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,6	29,0	23,8	32,8
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	35,0	32,5	27,1	36,3
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	38,4	35,9	30,5	39,6
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	40,2	37,6	32,2	41,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	46,2	43,8	38,2	47,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	41,4	38,9	33,4	42,6
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	42,8	40,3	34,8	44,0
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	37,0	34,5	29,0	38,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	37,9	35,4	29,9	39,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	39,9	37,4	31,9	41,1
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	32,2	29,8	24,3	33,5
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,5	33,0	27,5	36,7
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	33,5	31,0	25,5	34,7
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,6	26,0	20,7	29,8
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,1	25,6	20,3	29,4
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,4	25,8	20,5	29,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	41,8	39,4	33,9	43,1
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	44,9	42,5	36,9	46,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,3	42,8	37,3	46,5
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,1	42,7	37,1	46,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,7	42,3	36,7	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	42,1	36,6	45,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Resultaten industrielawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	37,81	37,81	37,17	47,17
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	39,23	39,23	38,67	48,67
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	40,37	40,37	39,80	49,80
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,19	42,19	41,49	51,49
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	35,03	35,03	34,25	44,25
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	35,94	35,94	35,14	45,14
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	37,16	37,16	36,30	46,30
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,81	39,81	38,84	48,84
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	36,22	36,22	34,01	44,01
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	36,69	36,69	34,53	44,53
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	36,41	36,41	35,42	45,42
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,11	39,11	38,11	48,11
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	36,68	36,68	34,51	44,51
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	37,38	37,38	35,35	45,35
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	37,15	37,15	36,33	46,33
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	38,66	38,66	37,95	47,95
104_A	APP 43-51	13,50	38,48	38,48	37,43	47,43
104_B	APP 43-51	16,50	41,09	41,09	39,89	49,89
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,08	38,08	36,41	46,41
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,89	35,89	34,77	44,77
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,84	37,84	36,20	46,20
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	38,68	38,68	37,06	47,06
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,86	39,86	38,20	48,20
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	42,21	42,21	40,50	50,50
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,84	37,84	36,93	46,93
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,11	37,11	35,70	45,70
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,13	36,13	33,59	43,59
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,32	37,32	34,65	44,65
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	35,59	35,59	34,64	44,64
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	33,58	33,58	31,42	41,42
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,57	34,57	32,35	42,35
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,71	35,71	33,33	43,33
109_B	APP x-20-31-42	4,50	32,67	32,67	30,34	40,34
109_C	APP x-20-31-42	7,50	33,56	33,56	31,16	41,16
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,59	34,59	32,03	42,03
110_B	APP x-20-31-42	4,50	46,32	46,32	43,29	53,29
110_C	APP x-20-31-42	7,50	46,93	46,93	43,92	53,92
110_D	APP x-20-31-42	10,50	47,43	47,43	44,44	54,44
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	48,83	48,83	45,05	55,05
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	49,73	49,73	46,33	56,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	51,58	51,58	49,20	59,20
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	52,59	52,59	50,44	60,44
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	50,13	50,13	47,71	57,71
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	51,19	51,19	49,08	59,08
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	52,92	52,92	51,28	61,28
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	53,77	53,77	52,21	62,21
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	48,99	48,99	47,27	57,27
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	50,71	50,71	49,38	59,38
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	54,16	54,16	52,88	62,88
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	54,69	54,69	53,36	63,36
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	52,30	52,30	50,91	60,91
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	52,77	52,77	51,36	61,36
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	47,84	47,84	45,92	55,92
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	48,65	48,65	46,92	56,92
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	50,24	50,24	49,21	59,21
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	51,32	51,32	50,41	60,41
116_A	APP 43-51	13,50	50,99	50,99	49,94	59,94
116_B	APP 43-51	16,50	51,29	51,29	50,20	60,20
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	48,38	48,38	46,33	56,33
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	50,13	50,13	48,51	58,51
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	51,09	51,09	50,18	60,18
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	52,15	52,15	51,13	61,13
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	47,38	47,38	46,06	56,06
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	48,40	48,40	47,27	57,27
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	49,98	49,98	49,15	59,15
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	50,50	50,50	49,71	59,71
119_A	APP 59-61	19,50	44,84	44,84	44,32	54,32
119_B	APP 59-61	22,50	46,56	46,56	45,96	55,96
120_A	APP 60-62	19,50	48,80	48,80	44,74	54,74
120_B	APP 60-62	22,50	49,98	49,98	46,70	56,70
121_A	APP 43-51	13,50	43,60	43,60	43,16	53,16
121_B	APP 43-51	16,50	45,03	45,03	44,46	54,46
150_A	dak blok A	0,10	48,63	48,63	45,38	55,38
151_A	dak blok A	0,10	49,63	49,63	46,57	56,57
152_A	dak blok A	0,10	50,19	50,19	47,70	57,70
153_A	dak blok A	0,10	51,20	51,20	49,39	59,39
154_A	dak blok A	0,10	48,38	48,38	47,91	57,91
155_A	dak blok A	0,10	46,77	46,77	46,27	56,27
156_A	dak blok A	0,10	47,38	47,38	46,33	56,33
157_A	dak blok A	0,10	48,45	48,45	47,19	57,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
158_A	Blok A A3.41, slaapkamer	10,50	41,23	41,23	40,45	50,45
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	36,41	36,41	34,05	44,05
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	39,51	39,51	37,22	47,22
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	41,02	41,02	38,53	48,53
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	42,32	42,32	39,71	49,71
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	44,90	44,90	41,69	51,69
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	45,88	45,88	43,06	53,06
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	46,30	46,30	43,52	53,52
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	37,89	37,89	35,29	45,29
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	39,64	39,64	36,82	46,82
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	41,02	41,02	38,25	48,25
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	43,65	43,65	40,26	50,26
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	45,43	45,43	42,42	52,42
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	45,81	45,81	42,91	52,91
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	46,00	46,00	43,13	53,13
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	44,62	44,62	41,25	51,25
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	46,55	46,55	43,55	53,55
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	46,90	46,90	44,01	54,01
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	47,20	47,20	44,37	54,37
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	47,46	47,46	44,66	54,66
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	47,68	47,68	44,89	54,89
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	45,32	45,32	42,60	52,60
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	45,64	45,64	43,04	53,04
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	45,96	45,96	43,44	53,44
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	46,18	46,18	43,75	53,75
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	46,39	46,39	44,05	54,05
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	45,64	45,64	42,75	52,75
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	45,95	45,95	43,15	53,15
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	46,21	46,21	43,46	53,46
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	46,46	46,46	43,76	53,76
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	46,65	46,65	43,95	53,95
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	46,82	46,82	44,14	54,14
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	44,44	44,44	41,81	51,81
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	44,66	44,66	42,10	52,10
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,99	44,99	42,55	52,55
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,23	45,23	42,88	52,88
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,43	45,43	43,17	53,17
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	42,30	42,30	39,56	49,56
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	42,52	42,52	39,83	49,83
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	42,73	42,73	40,07	50,07
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	42,99	42,99	40,40	50,40
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	43,15	43,15	40,57	50,57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	43,30	43,30	40,72	50,72
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,37	43,37	40,81	50,81
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	42,00	42,00	39,45	49,45
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	42,15	42,15	39,61	49,61
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	42,34	42,34	39,83	49,83
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	42,46	42,46	39,94	49,94
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	42,58	42,58	40,07	50,07
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	42,70	42,70	40,20	50,20
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	41,28	41,28	38,73	48,73
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	41,50	41,50	39,02	49,02
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	41,51	41,51	39,05	49,05
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	41,64	41,64	39,19	49,19
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	41,74	41,74	39,28	49,28
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	41,84	41,84	39,39	49,39
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	41,90	41,90	39,45	49,45
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	41,06	41,06	38,63	48,63
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	41,19	41,19	38,78	48,78
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	41,07	41,07	38,67	48,67
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	41,15	41,15	38,73	48,73
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	41,24	41,24	38,82	48,82
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	41,32	41,32	38,92	48,92
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	34,43	34,43	32,18	42,18
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	34,54	34,54	32,62	42,62
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,89	34,89	32,88	42,88
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,24	35,24	33,03	43,03
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	29,14	29,14	27,48	37,48
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	29,90	29,90	28,14	38,14
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	31,66	31,66	29,51	39,51
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	34,09	34,09	32,21	42,21
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	34,45	34,45	32,48	42,48
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	28,94	28,94	28,09	38,09
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	27,68	27,68	26,47	36,47
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	28,33	28,33	27,23	37,23
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	29,80	29,80	28,90	38,90
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	33,61	33,61	31,71	41,71
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	33,97	33,97	32,09	42,09
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	34,25	34,25	32,23	42,23
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	28,93	28,93	28,08	38,08
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	27,78	27,78	26,58	36,58
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	28,55	28,55	27,50	37,50
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	28,81	28,81	27,63	37,63
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	33,88	33,88	31,95	41,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	34,17	34,17	32,06	42,06
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	27,53	27,53	26,16	36,16
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	27,72	27,72	26,35	36,35
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	27,96	27,96	26,55	36,55
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	28,06	28,06	26,41	36,41
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	33,51	33,51	31,60	41,60
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	33,78	33,78	31,77	41,77
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	28,95	28,95	27,81	37,81
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	27,94	27,94	26,37	36,37
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	28,17	28,17	26,61	36,61
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	28,47	28,47	26,90	36,90
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	28,66	28,66	26,92	36,92
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	33,94	33,94	31,88	41,88
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	29,84	29,84	28,55	38,55
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	29,09	29,09	27,42	37,42
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	29,37	29,37	27,73	37,73
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	29,58	29,58	27,95	37,95
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	29,58	29,58	27,80	37,80
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	29,92	29,92	28,22	38,22
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	30,26	30,26	28,50	38,50
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	30,96	30,96	29,20	39,20
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	32,13	32,13	30,21	40,21
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	35,35	35,35	33,01	43,01
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	31,17	31,17	29,69	39,69
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	31,37	31,37	29,58	39,58
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	32,16	32,16	30,04	40,04
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	32,94	32,94	30,90	40,90
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	33,71	33,71	31,53	41,53
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,16	35,16	32,60	42,60
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,89	34,89	32,34	42,34
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,14	35,14	32,61	42,61
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,46	35,46	32,98	42,98
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	36,04	36,04	33,64	43,64
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	37,48	37,48	35,15	45,15
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	36,98	36,98	34,91	44,91
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	35,97	35,97	34,05	44,05
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	36,14	36,14	34,09	44,09
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	36,52	36,52	34,44	44,44
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	36,92	36,92	34,77	44,77
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	37,61	37,61	35,36	45,36
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	39,22	39,22	36,75	46,75
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	45,29	45,29	42,52	52,52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	45,78	45,78	43,20	53,20
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	46,00	46,00	43,48	53,48
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	46,24	46,24	43,83	53,83
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	46,37	46,37	43,98	53,98
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,68	30,68	29,54	39,54
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	31,00	31,00	29,79	39,79
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,68	31,68	30,40	40,40
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,67	32,67	31,05	41,05
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	35,04	35,04	32,98	42,98
250_A	dak blok B	0,10	45,43	45,43	42,41	52,41
251_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,95	48,95
252_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,47	48,47
253_A	dak blok B	0,10	34,48	34,48	32,88	42,88
254_A	dak blok B	0,10	39,88	39,88	38,84	48,84
255_A	dak blok B	0,10	41,09	41,09	38,56	48,56
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	41,84	41,84	38,25	48,25
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	41,98	41,98	38,47	48,47
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,09	42,09	38,61	48,61
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	42,20	42,20	38,76	48,76
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,83	41,83	38,56	48,56
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	42,06	42,06	38,97	48,97
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	42,84	42,84	40,36	50,36
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	43,00	43,00	40,57	50,57
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	43,10	43,10	40,69	50,69
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	43,21	43,21	40,81	50,81
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	42,39	42,39	40,83	50,83
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	41,19	41,19	38,93	48,93
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	45,11	45,11	42,33	52,33
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	44,73	44,73	42,42	52,42
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	44,84	44,84	42,54	52,54
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	44,31	44,31	41,52	51,52
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	44,39	44,39	41,62	51,62
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	44,48	44,48	41,72	51,72
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	44,67	44,67	42,52	52,52
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	44,79	44,79	42,67	52,67
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	44,35	44,35	41,85	51,85
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	44,44	44,44	41,95	51,95
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	44,52	44,52	42,04	52,04
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	42,77	42,77	40,20	50,20
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	42,04	42,04	40,65	50,65
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	42,18	42,18	40,82	50,82
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	41,53	41,53	39,86	49,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	41,68	41,68	40,02	50,02
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	41,78	41,78	40,14	50,14
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	41,86	41,86	40,23	50,23
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	1,50	41,07	41,07	39,36	49,36
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	41,18	41,18	39,49	49,49
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	41,31	41,31	39,64	49,64
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	41,45	41,45	39,81	49,81
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	41,55	41,55	39,92	49,92
305_F	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	41,63	41,63	40,00	50,00
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	33,15	33,15	31,94	41,94
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,38	33,38	32,18	42,18
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	33,61	33,61	32,41	42,41
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	33,98	33,98	32,77	42,77
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	35,18	35,18	33,92	43,92
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	36,74	36,74	34,89	44,89
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	26,05	26,05	24,36	34,36
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	26,57	26,57	24,93	34,93
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	27,17	27,17	25,54	35,54
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	28,07	28,07	26,38	36,38
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	30,44	30,44	28,62	38,62
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	39,62	39,62	36,53	46,53
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	30,30	30,30	23,86	35,30
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	26,20	26,20	23,87	33,87
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	26,97	26,97	24,62	34,62
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	28,00	28,00	25,44	35,44
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	30,98	30,98	28,28	38,28
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	31,38	31,38	26,74	36,74
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	32,04	32,04	26,69	37,04
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	32,64	32,64	27,74	37,74
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	29,88	29,88	28,30	38,30
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	30,07	30,07	27,58	37,58
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	31,97	31,97	29,14	39,14
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,27	34,27	32,40	42,40
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	34,44	34,44	32,32	42,32
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,04	35,04	32,71	42,71
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	29,64	29,64	28,65	38,65
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	29,66	29,66	27,94	37,94
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	31,10	31,10	29,02	39,02
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	35,86	35,86	34,13	44,13
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	35,12	35,12	32,69	42,69
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	35,37	35,37	32,90	42,90
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	35,66	35,66	32,95	42,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	30,66	30,66	29,50	39,50
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	31,38	31,38	29,57	39,57
350_A	dak blok D	0,10	39,37	39,37	36,90	46,90
351_A	dak blok D	0,10	40,38	40,38	37,10	47,10
352_A	dak blok D	0,10	39,87	39,87	38,05	48,05
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	39,27	39,27	36,89	46,89
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	40,10	40,10	38,04	48,04
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	40,22	40,22	38,18	48,18
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,65	33,65	32,33	42,33
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	33,33	33,33	31,84	41,84
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	33,71	33,71	32,23	42,23
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,96	31,96	30,98	40,98
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,51	31,51	30,37	40,37
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	32,05	32,05	30,91	40,91
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	30,06	30,06	28,98	38,98
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	30,70	30,70	29,60	39,60
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	32,51	32,51	31,32	41,32
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	29,04	29,04	27,96	37,96
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	29,81	29,81	28,73	38,73
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	31,79	31,79	30,62	40,62
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	27,39	27,39	26,23	36,23
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	28,05	28,05	26,81	36,81
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	30,30	30,30	28,99	38,99
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	25,44	25,44	24,05	34,05
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	25,90	25,90	24,37	34,37
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	28,68	28,68	26,93	36,93
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	31,40	31,40	30,92	40,92
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	25,94	25,94	23,77	33,77
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	26,46	26,46	24,01	34,01
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	27,84	27,84	23,03	33,03
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	29,96	29,96	26,52	36,52
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	30,87	30,87	27,39	37,39
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,69	34,69	28,30	39,69
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	30,25	30,25	28,20	38,20
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	31,42	31,42	29,19	39,19
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	35,53	35,53	33,76	43,76
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	34,98	34,98	32,45	42,45
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	34,25	34,25	33,27	43,27
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	38,14	38,14	37,23	47,23
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	38,42	38,42	37,44	47,44
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	38,82	38,82	37,64	47,64
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	37,39	37,39	36,70	46,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	37,64	37,64	36,91	46,91
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	37,95	37,95	37,10	47,10
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	38,03	38,03	37,13	47,13
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	38,21	38,21	37,30	47,30
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	38,43	38,43	37,51	47,51
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	40,66	40,66	38,96	48,96
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	40,81	40,81	39,15	49,15
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	40,94	40,94	39,31	49,31
450_A	dak blok E	0,10	40,08	40,08	38,33	48,33
451_A	dak blok E	0,10	39,29	39,29	37,40	47,40
452_A	dak blok E	0,10	36,35	36,35	34,78	44,78
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	42,53	42,53	41,30	51,30
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,87	41,87	39,84	49,84
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,30	43,30	40,55	50,55
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,25	43,25	40,73	50,73
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,37	43,37	41,13	51,13
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,14	43,14	40,90	50,90
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,23	39,23	37,12	47,12
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,03	39,03	37,01	47,01
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	36,37	36,37	34,82	44,82
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	34,87	34,87	33,57	43,57
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	36,03	36,03	34,47	44,47
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	37,15	37,15	35,65	45,65
550_A	dak blok C	0,10	43,66	43,66	41,68	51,68
551_A	dak blok C	0,10	42,67	42,67	40,19	50,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	47,2	33,4	46,1	36,4	32,6	29,4	28,5	25,2	29,2	5,2
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	48,7	34,5	47,5	38,3	33,8	33,4	31,1	26,9	29,4	5,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	49,8	36,1	48,7	39,2	34,6	34,0	31,5	27,1	29,4	5,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	51,5	37,7	50,6	40,7	36,1	34,5	32,3	27,1	29,3	5,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,2	31,2	43,2	33,3	29,6	26,5	26,5	22,8	22,2	2,5
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	45,1	32,2	44,1	34,1	29,8	28,2	27,1	23,1	22,4	2,7
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,3	33,6	45,4	34,7	30,6	27,7	27,0	22,7	22,4	2,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,8	35,6	48,0	37,4	33,3	29,3	28,7	23,6	22,5	2,8
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,0	30,1	42,6	33,4	32,3	28,1	29,0	25,7	22,4	2,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	44,5	31,2	43,2	33,7	32,4	28,1	29,0	25,6	22,4	2,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	45,4	32,7	44,6	33,1	27,9	27,3	26,7	22,7	21,8	2,2
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,1	35,0	47,4	36,2	31,5	28,6	28,2	23,2	21,9	2,3
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	30,3	42,7	34,6	34,6	29,3	30,9	27,5	21,0	2,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	45,4	31,5	43,8	35,1	34,7	29,7	30,9	27,5	20,8	2,8
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	46,3	33,2	45,3	34,8	32,6	29,4	29,6	25,8	19,9	2,5
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	48,0	35,1	47,0	36,3	33,8	30,6	30,0	25,9	20,2	2,7
104_A	APP 43-51	13,50	47,4	35,0	46,7	35,0	29,6	28,8	27,2	22,7	19,0	1,9
104_B	APP 43-51	16,50	49,9	36,9	49,2	37,6	32,7	29,8	28,8	23,2	19,3	2,0
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	46,4	30,5	44,9	36,0	35,3	31,0	32,7	29,1	24,3	3,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	44,8	31,7	43,5	33,6	32,2	30,0	29,8	25,9	20,0	2,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	46,2	34,0	45,4	33,4	28,4	29,2	27,7	23,2	19,4	2,7
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	47,1	34,9	46,3	34,2	29,2	29,4	27,8	23,3	19,7	2,9
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	48,2	36,0	47,5	35,3	30,3	29,1	27,8	23,5	20,1	3,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	50,5	37,9	49,8	37,9	33,1	29,6	29,0	23,5	20,4	3,3
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	46,9	28,7	45,8	35,8	33,7	31,1	33,3	29,7	26,0	4,5
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	45,7	29,6	44,4	34,7	33,0	30,4	31,9	28,3	24,1	4,2
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	43,6	30,8	42,6	31,1	26,5	29,2	27,9	23,6	18,9	3,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	44,7	31,9	43,8	32,1	27,5	29,1	27,8	23,2	18,8	2,9
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	44,6	27,5	43,5	33,3	30,9	29,0	31,0	27,2	23,5	3,1
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	41,4	28,4	40,4	29,0	24,5	27,0	26,9	22,7	17,9	2,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	42,3	29,5	41,3	29,8	25,3	28,3	27,3	22,9	18,2	2,5
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	43,3	30,6	42,4	30,8	26,2	28,2	27,3	22,5	18,0	2,2
109_B	APP x-20-31-42	4,50	40,3	27,5	39,3	27,9	23,5	25,4	25,7	21,5	16,6	1,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	41,2	28,5	40,1	28,7	24,3	26,7	26,1	21,7	16,8	1,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	42,0	29,6	41,1	29,6	25,1	26,5	26,1	21,3	16,5	0,7
110_B	APP x-20-31-42	4,50	53,3	34,4	51,0	43,8	42,0	42,3	43,1	38,2	30,1	17,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	53,9	35,8	51,6	44,3	42,5	43,6	43,6	38,5	30,6	18,9
110_D	APP x-20-31-42	10,50	54,4	37,2	52,2	44,7	42,8	43,9	43,8	38,6	30,7	18,9
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	55,1	40,1	53,8	44,1	42,4	38,1	40,5	37,1	35,6	17,4
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	56,3	40,7	55,0	45,9	43,7	40,8	41,9	37,9	36,1	18,0
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	59,2	42,0	56,8	49,1	46,1	49,4	49,5	44,6	38,6	24,9
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	60,4	43,1	58,6	50,3	46,7	49,5	49,5	44,6	38,9	24,9
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	57,7	42,9	56,5	46,3	43,8	40,8	43,5	40,1	39,0	20,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	59,1	43,6	57,7	48,5	46,7	43,4	45,4	42,0	40,0	21,7
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	61,3	44,9	59,2	51,0	48,5	50,5	50,4	45,8	41,6	26,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	62,2	45,9	60,4	51,9	48,9	50,8	50,6	46,0	42,0	26,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	57,3	42,5	56,2	46,0	42,7	41,2	42,6	38,9	37,6	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	59,4	43,8	57,7	48,5	45,0	48,1	47,8	43,3	39,3	23,7
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	62,9	47,0	61,3	52,1	48,7	50,8	50,8	46,6	43,1	27,0
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	63,4	47,7	61,8	52,5	49,5	50,8	51,0	46,8	43,7	27,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	60,9	45,2	59,4	50,0	47,2	48,1	48,6	44,6	41,9	25,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	61,4	45,9	59,9	50,4	47,5	48,0	48,8	44,9	42,6	25,7
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	55,9	40,9	54,4	45,8	42,7	40,5	43,2	39,9	38,7	19,7
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	56,9	41,7	55,5	46,4	44,4	41,7	43,3	39,8	37,6	19,3
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	59,2	43,0	56,9	48,9	46,1	49,1	49,1	45,0	40,3	24,7
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	60,4	44,0	58,6	50,0	46,6	49,2	49,1	44,9	40,4	24,7
116_A	APP 43-51	13,50	59,9	43,8	58,2	49,4	46,4	48,0	48,1	43,8	40,3	23,6
116_B	APP 43-51	16,50	60,2	44,4	58,6	49,5	46,6	47,8	48,0	43,9	40,8	23,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,3	41,5	54,9	45,4	43,1	40,7	43,6	40,4	38,9	20,0
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	58,5	43,3	57,2	47,7	45,3	42,9	44,8	41,4	39,6	21,1
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	60,2	42,9	57,6	50,4	47,6	50,5	50,4	46,3	41,1	25,8
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	61,1	43,9	59,0	51,2	48,0	50,6	50,4	46,2	41,1	25,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,1	40,3	54,3	44,8	43,6	40,6	42,6	39,8	44,5	21,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	57,3	41,0	55,3	46,7	44,4	44,2	45,4	42,4	44,9	24,1
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	59,2	42,2	56,8	48,9	46,0	48,7	48,5	44,8	45,3	25,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	59,7	43,0	57,6	49,4	46,2	48,7	48,5	44,6	45,1	25,3
119_A	APP 59-61	19,50	54,3	40,6	53,4	43,1	39,6	38,3	36,7	30,9	25,4	6,0
119_B	APP 59-61	22,50	56,0	42,0	55,0	44,7	40,9	39,6	38,8	33,5	28,3	10,3
120_A	APP 60-62	19,50	54,7	40,4	53,6	44,0	41,7	39,7	38,0	32,2	26,1	17,1
120_B	APP 60-62	22,50	56,7	41,9	55,3	46,0	43,2	43,8	43,2	37,9	29,8	19,4
121_A	APP 43-51	13,50	53,2	38,4	51,2	42,3	38,5	42,7	42,3	39,0	32,9	18,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
121_B	APP 43-51	16,50	54,5	39,8	53,1	43,7	39,4	41,2	40,5	37,3	32,0	16,3
150_A	dak blok A	0,10	55,4	40,0	53,9	44,8	43,7	39,6	41,8	38,6	36,5	18,3
151_A	dak blok A	0,10	56,6	41,3	55,2	45,8	44,5	40,4	42,9	39,7	37,9	19,8
152_A	dak blok A	0,10	57,7	42,6	56,3	46,7	45,1	41,4	44,0	40,9	39,3	21,2
153_A	dak blok A	0,10	59,4	44,5	58,1	48,1	46,1	42,8	45,7	42,6	41,4	23,4
154_A	dak blok A	0,10	57,9	43,0	56,6	46,8	44,6	41,8	44,3	41,1	39,7	21,2
155_A	dak blok A	0,10	56,3	40,7	54,7	45,7	43,7	42,3	43,6	40,1	38,1	19,4
156_A	dak blok A	0,10	56,3	41,1	54,9	45,7	43,7	41,1	43,0	39,5	37,6	18,9
157_A	dak blok A	0,10	57,2	41,7	55,7	46,6	44,6	42,6	44,0	40,5	38,5	19,9
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	44,0	30,7	43,3	32,0	27,2	25,0	24,9	20,0	14,8	-1,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	47,2	32,5	46,3	36,2	32,2	31,4	30,7	23,9	17,2	0,4
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	48,5	33,6	47,6	37,6	33,9	33,0	31,9	25,3	19,4	0,8
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	49,7	34,3	48,3	38,6	35,8	34,9	37,2	34,2	32,7	13,2
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	51,7	35,2	50,2	41,5	39,3	36,9	38,3	34,5	32,9	13,5
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	53,1	37,5	51,6	42,2	41,5	38,0	39,6	36,1	33,6	14,6
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	53,5	37,8	52,0	43,0	41,8	38,8	39,9	36,4	33,8	14,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	45,3	31,5	44,5	33,4	29,0	26,1	26,3	21,2	16,0	-1,2
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	46,8	32,5	45,9	35,4	32,0	29,0	30,0	24,8	20,8	0,9
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	48,2	33,1	46,7	36,6	34,1	32,3	37,0	34,2	32,9	13,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	50,3	34,2	48,5	40,6	38,2	35,2	37,8	34,4	33,1	13,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	52,4	37,3	51,1	41,2	39,6	36,2	39,0	36,2	33,8	14,7
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	52,9	37,7	51,4	42,4	41,5	37,2	39,5	36,3	34,0	15,0
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	53,1	38,0	51,6	42,6	41,6	37,7	39,6	36,4	34,1	15,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	51,3	32,7	49,5	41,6	39,3	36,5	39,3	35,9	34,5	14,7
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	53,6	34,4	52,5	42,3	40,0	36,9	39,5	36,2	34,7	15,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	54,0	36,5	52,7	42,8	41,3	37,9	41,1	37,9	35,4	16,0
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	54,4	36,8	52,9	43,4	43,2	38,7	41,2	38,1	35,6	16,2
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	54,7	37,0	53,2	44,2	43,3	39,0	41,3	38,2	35,8	16,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	54,9	37,3	53,4	44,4	43,5	39,6	41,5	38,3	35,9	16,7
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	52,6	37,4	51,0	42,1	41,1	38,1	39,1	35,8	33,5	14,2
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	53,0	37,6	51,3	42,5	41,4	41,0	40,2	36,4	33,8	14,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	53,5	37,7	51,5	42,8	41,8	42,7	41,1	37,0	34,3	16,1
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	53,7	37,8	51,7	43,1	42,0	43,5	41,9	37,7	34,5	16,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	54,0	38,0	51,9	43,5	42,2	43,8	42,7	38,8	34,8	17,2
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	52,8	35,0	51,6	41,5	39,2	36,0	38,7	35,3	33,8	13,7
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	53,2	35,7	51,8	42,0	40,5	36,9	40,3	37,1	34,5	14,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	53,5	35,9	52,0	42,4	41,9	37,8	40,4	37,2	34,7	15,0
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	53,8	36,1	52,3	43,4	42,6	38,1	40,5	37,4	34,8	15,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	54,0	36,4	52,5	43,5	42,7	38,4	40,7	37,5	35,0	15,4
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	54,1	36,6	52,6	43,7	42,8	38,8	40,8	37,6	35,1	15,6
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	51,8	36,7	50,2	41,3	40,4	37,0	38,4	35,1	32,7	13,1
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	52,1	36,8	50,4	41,6	40,6	39,0	38,9	35,3	32,8	13,3
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	52,6	36,9	50,7	42,0	40,9	41,8	39,7	35,8	33,1	14,4
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	52,9	37,0	50,8	42,2	41,3	43,1	40,7	36,1	33,2	14,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	53,2	37,1	51,0	42,5	41,5	44,0	41,3	36,6	33,4	14,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	49,6	34,6	48,4	38,3	36,1	32,7	35,4	31,9	30,3	9,8
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	49,8	34,8	48,4	38,6	37,2	33,5	37,0	33,8	31,0	10,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	50,1	35,0	48,6	38,9	38,1	34,3	37,1	33,9	31,2	11,1
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	50,4	35,2	48,8	40,0	39,2	34,6	37,2	34,0	31,3	11,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	50,6	35,5	49,0	40,1	39,3	34,8	37,3	34,1	31,5	11,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	50,7	35,7	49,1	40,2	39,5	35,0	37,4	34,2	31,6	11,7
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	50,8	35,7	49,3	40,3	39,5	35,3	37,4	34,2	31,6	11,7
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	49,5	34,2	48,0	38,4	37,4	33,7	36,4	33,2	30,4	9,9
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	49,6	34,4	48,0	39,0	38,6	33,9	36,5	33,3	30,5	10,1
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	49,8	34,6	48,2	39,4	38,7	34,2	36,6	33,4	30,6	10,3
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	49,9	34,9	48,4	39,5	38,8	34,2	36,7	33,5	30,7	10,5
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	50,1	35,0	48,5	39,6	38,9	34,4	36,8	33,6	30,9	10,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	50,2	35,1	48,6	39,8	38,9	34,7	36,9	33,7	30,9	10,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	48,7	33,4	47,3	37,7	36,8	32,9	35,7	32,5	29,5	8,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	49,0	33,6	47,5	38,3	38,1	33,2	35,9	32,6	29,6	8,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	49,1	33,8	47,4	38,8	38,1	33,4	35,9	32,7	29,7	9,0
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	49,2	34,0	47,6	38,9	38,1	33,7	36,0	32,7	29,9	9,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	49,3	34,2	47,7	38,9	38,2	33,6	36,1	32,8	30,0	9,3
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	49,4	34,3	47,8	39,0	38,2	33,8	36,1	32,9	30,1	9,5
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	49,5	34,4	47,9	39,1	38,3	34,0	36,2	32,9	30,1	9,5
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	48,6	33,1	47,0	38,4	37,7	32,7	35,5	32,2	29,1	7,9
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	48,8	33,3	47,2	38,5	37,8	32,9	35,6	32,3	29,2	8,1
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	48,7	33,6	47,0	38,4	37,8	32,9	35,5	32,2	29,2	8,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	48,7	33,7	47,1	38,4	37,7	33,0	35,5	32,3	29,3	8,4
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	48,8	33,8	47,2	38,5	37,7	33,2	35,6	32,3	29,4	8,5
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	48,9	33,9	47,3	38,6	37,8	33,4	35,6	32,4	29,5	8,6
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,2	24,2	40,5	32,2	31,9	26,8	29,2	25,7	21,2	-3,4
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	42,6	23,3	41,1	32,3	31,8	27,3	29,4	25,8	21,3	-3,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,9	23,6	41,4	32,6	32,0	27,6	29,4	25,8	21,4	-3,1
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	43,0	24,0	41,6	32,8	32,0	28,0	29,5	25,8	21,4	-3,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	37,5	24,5	36,4	25,9	22,0	24,1	21,0	15,9	10,7	-9,0
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	38,1	25,3	37,1	26,5	22,6	23,9	20,9	15,9	10,7	-8,9
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	39,5	27,1	38,6	27,8	24,4	22,7	20,2	14,8	9,7	-9,3
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	42,2	21,0	40,8	31,6	31,1	27,2	29,2	25,6	21,1	-3,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,5	22,0	41,0	32,0	31,8	27,6	29,3	25,7	21,1	-3,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	38,1	22,6	35,2	29,4	30,4	26,0	26,1	22,5	14,7	-7,0
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	36,5	23,2	35,3	24,7	20,5	23,9	20,7	15,7	10,4	-9,1
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	37,2	24,2	36,2	25,3	20,9	23,9	20,7	15,7	10,5	-9,1
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	38,9	26,4	38,1	26,2	21,3	22,5	20,0	14,8	9,7	-9,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	41,7	20,7	40,4	31,0	29,8	26,0	28,8	25,2	20,6	-4,1
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,1	21,5	40,6	31,5	31,4	27,0	29,0	25,3	20,7	-3,9
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	42,2	22,2	40,7	31,7	31,5	27,4	29,1	25,4	20,8	-3,7
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	38,1	22,7	35,2	29,5	30,1	25,9	26,0	22,3	14,6	-6,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	36,6	23,4	35,4	24,7	20,7	24,1	21,1	16,0	10,8	-8,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	37,5	24,2	36,5	25,5	21,1	24,2	21,1	16,1	10,8	-8,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	37,6	24,8	36,7	25,2	20,6	22,6	20,1	15,0	10,3	-8,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	42,0	22,1	40,5	31,4	31,2	26,9	28,8	25,1	20,3	-4,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	42,1	22,3	40,6	31,6	31,2	27,3	28,9	25,1	20,4	-3,9
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	36,2	22,6	34,9	24,5	20,8	24,3	21,5	16,4	11,2	-7,5
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	36,4	22,7	35,1	24,7	20,9	24,4	21,5	16,5	11,2	-7,5
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	36,6	23,0	35,3	24,9	21,0	24,5	21,6	16,5	11,3	-7,4
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	36,4	23,6	35,3	24,4	20,3	23,2	20,9	15,8	11,0	-7,6
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	41,6	21,9	40,1	31,1	31,0	26,4	28,5	24,8	20,0	-4,3
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	41,8	22,2	40,3	31,4	31,0	26,9	28,6	24,9	20,0	-4,0
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	37,8	22,5	35,0	29,1	29,8	25,5	25,9	22,1	14,5	-5,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	36,4	22,9	34,9	25,4	22,1	24,7	22,0	16,9	11,7	-6,5
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	36,6	23,1	35,2	25,7	22,5	24,8	22,0	17,0	11,8	-6,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	36,9	23,5	35,5	26,1	23,0	24,8	21,9	16,9	11,9	-6,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,9	24,1	35,6	26,1	23,0	23,8	21,4	16,4	11,7	-6,6
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,9	23,1	40,4	31,7	30,9	27,1	28,6	24,8	19,8	-3,4
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	38,6	23,5	36,0	30,0	29,8	26,1	26,1	22,3	15,0	-4,5
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	37,4	23,8	36,0	26,7	23,2	25,5	22,9	18,1	12,9	-4,9
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	37,7	24,1	36,4	26,9	23,5	25,4	22,4	17,7	12,8	-5,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	37,9	24,4	36,6	27,2	24,0	25,5	22,4	17,7	12,9	-5,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	37,8	24,6	36,5	27,1	24,1	24,9	22,1	17,4	12,8	-5,2
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	38,2	24,9	37,0	27,4	24,0	24,5	21,9	17,2	12,7	-5,3
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	38,5	25,4	37,3	27,7	24,2	24,5	21,8	16,9	12,7	-5,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	39,2	26,2	38,1	28,4	24,8	24,8	22,0	17,2	12,7	-5,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	40,2	27,2	39,2	29,2	25,5	24,9	21,8	17,0	12,7	-5,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	43,0	30,3	42,1	31,6	27,8	26,0	22,5	17,0	12,7	-5,6
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	39,7	25,0	37,8	30,1	29,8	25,4	25,8	22,1	15,0	-4,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	39,6	26,3	38,5	28,3	24,3	25,0	22,6	17,7	12,8	-4,8
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	40,0	26,9	39,0	28,7	24,9	25,8	22,8	17,7	12,8	-4,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	40,9	27,5	39,8	29,8	25,6	26,8	23,5	18,4	13,4	-4,2
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	41,5	28,3	40,5	30,2	26,2	26,8	23,5	18,4	13,5	-4,2
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	42,6	29,4	41,6	31,5	27,9	26,7	23,7	18,2	13,5	-4,2
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	42,3	29,2	41,3	31,3	28,0	26,3	24,0	18,1	13,4	-4,3
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	42,6	29,4	41,6	31,7	28,2	26,6	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	43,0	29,9	42,0	32,0	28,5	27,3	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	43,6	30,4	42,7	32,6	28,9	27,6	24,3	18,1	13,4	-4,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,2	31,7	44,2	34,0	30,2	28,5	25,2	18,4	13,5	-4,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	44,9	28,5	43,8	34,3	32,2	28,9	29,2	25,0	20,0	-1,3
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	44,1	28,9	42,8	33,7	31,6	28,8	27,8	23,3	16,9	-1,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	44,1	29,4	43,1	33,1	29,3	29,1	26,3	20,7	15,8	-1,5
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	44,4	29,9	43,5	33,4	29,7	29,8	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	44,8	30,3	43,8	33,7	29,9	29,9	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	45,4	30,9	44,4	34,2	30,4	30,1	26,7	20,6	15,7	-1,7
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	46,7	31,9	45,9	35,5	31,8	29,8	27,0	20,6	15,8	-1,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	52,5	37,2	50,9	42,1	41,1	38,5	39,1	35,7	33,2	14,0
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	53,2	37,6	51,4	42,7	41,5	41,1	41,0	37,1	34,0	16,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	53,5	37,7	51,6	42,9	41,7	42,5	41,4	37,5	34,2	16,3
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	53,8	37,8	51,8	43,3	42,0	43,0	42,0	38,4	34,5	17,0
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	54,0	37,9	52,0	43,4	42,0	43,3	42,6	38,5	34,5	17,0
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	27,5	38,6	27,2	23,1	24,2	22,0	17,4	12,9	-5,0
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	39,8	27,8	38,9	27,4	23,3	24,2	21,8	17,1	13,0	-5,0
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	28,4	39,5	28,2	24,1	24,3	22,0	17,4	13,0	-5,1
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	41,1	29,0	40,1	28,9	24,9	24,6	21,9	17,3	13,0	-5,1
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	43,0	30,6	42,1	31,1	27,3	26,6	22,2	17,3	13,0	-5,2
250_A	dak blok B	0,10	52,4	34,9	50,9	41,7	41,2	37,2	39,1	35,9	33,5	14,3
251_A	dak blok B	0,10	48,9	33,2	46,8	38,0	37,4	35,5	38,7	35,5	33,1	13,8
252_A	dak blok B	0,10	48,5	32,8	46,2	37,6	38,1	35,5	38,0	34,8	32,3	12,7
253_A	dak blok B	0,10	42,9	30,0	42,1	30,9	26,6	24,4	22,1	16,4	12,0	-6,7
254_A	dak blok B	0,10	48,9	32,5	47,7	37,6	34,8	32,8	34,8	31,3	29,6	8,2
255_A	dak blok B	0,10	48,6	31,5	47,0	38,3	37,7	32,9	35,4	32,2	29,2	8,2
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	48,3	28,1	46,8	38,2	37,7	32,0	34,6	31,1	27,3	6,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	48,5	28,3	47,0	38,4	37,9	32,4	34,8	31,4	27,5	6,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	48,6	28,6	47,1	38,5	38,0	32,6	34,9	31,5	27,6	6,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	48,8	28,9	47,3	38,6	38,1	32,9	35,0	31,5	27,7	6,6
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	48,6	29,4	47,1	38,4	37,8	32,8	34,7	31,3	27,6	6,7
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	49,0	30,5	47,5	38,8	38,1	33,1	34,9	31,4	27,7	6,8
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	50,4	32,9	48,8	39,8	39,6	34,5	37,4	34,1	31,0	9,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	50,6	33,0	49,0	40,3	39,7	34,7	37,5	34,2	31,2	9,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	50,7	33,2	49,1	40,4	39,8	35,0	37,6	34,3	31,3	10,1
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	50,8	33,5	49,2	40,5	39,9	35,3	37,7	34,4	31,4	10,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	50,8	33,6	49,3	40,5	39,7	35,6	37,7	34,4	31,4	10,1
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	48,9	33,7	47,3	38,5	37,7	34,1	35,6	32,3	29,3	8,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	52,3	33,1	50,6	42,4	42,1	36,7	39,5	36,3	32,9	11,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	52,4	33,3	50,8	42,4	42,0	36,9	39,5	36,3	33,0	11,8
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	52,5	33,5	50,9	42,5	42,1	37,1	39,6	36,4	33,1	12,0
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	51,5	33,6	49,8	41,6	41,2	36,3	38,5	35,3	32,0	11,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	51,6	33,7	49,9	41,7	41,3	36,5	38,6	35,4	32,1	11,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	51,7	33,8	50,0	41,7	41,3	36,7	38,7	35,4	32,2	11,4
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	52,5	33,2	51,1	41,9	41,3	36,6	39,4	36,1	33,2	11,7
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	52,7	33,3	51,2	42,2	41,4	36,8	39,5	36,2	33,3	11,8
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	51,9	33,5	50,4	41,4	40,4	36,2	38,5	35,2	32,4	11,2
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	52,0	33,6	50,5	41,4	40,5	36,4	38,6	35,3	32,5	11,3
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	52,0	33,7	50,6	41,5	40,5	36,5	38,6	35,4	32,6	11,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	50,2	33,8	48,8	39,6	38,4	34,9	36,6	33,3	30,6	9,4
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	50,7	33,0	49,5	39,4	36,7	34,6	36,8	33,2	31,2	8,9
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	50,8	33,1	49,6	39,5	37,4	34,6	37,4	34,0	31,5	9,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	49,9	33,3	48,5	38,8	37,3	34,0	36,5	33,2	30,6	8,8
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	50,0	33,4	48,7	39,1	37,9	34,3	36,6	33,3	30,7	9,0
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	50,1	33,5	48,8	39,4	38,0	34,4	36,7	33,3	30,7	9,1
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	50,2	33,7	48,9	39,4	38,1	34,6	36,7	33,4	30,8	9,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	49,5	33,0	48,2	38,4	36,6	33,5	36,2	32,9	30,2	8,3
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	49,6	33,2	48,3	38,5	37,2	33,7	36,3	33,0	30,3	8,5
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	49,8	33,3	48,4	38,9	37,8	34,0	36,4	33,1	30,4	8,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	49,9	33,4	48,5	39,2	37,8	34,1	36,5	33,1	30,5	8,8
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	50,0	33,6	48,6	39,2	37,9	34,3	36,5	33,2	30,6	8,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	41,9	27,6	41,0	31,0	28,4	24,5	23,4	17,5	11,6	-10,5
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,2	27,9	41,2	31,3	28,5	25,2	23,7	17,7	11,9	-10,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,4	28,1	41,4	31,4	28,7	25,9	23,9	17,8	12,0	-10,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	42,8	28,6	41,8	31,7	28,9	25,9	24,1	18,2	14,6	-9,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	43,9	29,7	43,0	32,7	29,7	26,1	24,6	18,6	14,9	-9,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	44,9	30,7	43,7	34,4	32,3	28,2	28,5	23,4	19,5	-4,8
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,4	22,3	33,3	22,1	18,9	20,0	16,2	11,3	7,7	-13,8
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,9	22,7	33,9	22,8	19,6	21,7	17,1	11,6	7,9	-13,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,5	23,2	34,4	23,4	20,3	22,8	17,7	11,9	8,1	-13,1
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	36,4	24,1	35,3	24,3	21,1	22,9	17,7	11,9	8,2	-12,9
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	38,6	26,0	37,7	26,8	23,4	22,9	17,9	11,9	8,2	-12,9
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	46,5	31,2	44,8	36,8	36,6	31,7	32,5	29,0	23,2	3,1
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	35,3	15,7	33,8	26,0	26,5	16,1	14,0	10,0	4,5	-10,3
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,9	21,1	32,6	22,3	19,5	21,4	17,8	12,9	8,4	-12,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,6	21,8	33,4	23,1	20,3	22,4	18,3	13,0	8,6	-12,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	35,4	23,0	34,3	24,0	21,2	21,7	17,7	12,7	8,6	-12,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	38,3	25,4	37,3	27,2	24,5	22,2	17,8	12,7	8,6	-12,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	36,7	20,2	35,2	27,5	26,3	22,2	20,7	16,0	10,6	-10,1
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	37,0	16,0	34,7	28,3	30,5	19,9	19,8	16,9	9,1	-3,4
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	37,7	21,6	34,7	29,0	30,3	25,3	26,4	23,0	15,0	-6,1
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	38,3	22,9	35,3	29,3	31,1	25,4	26,3	22,9	15,0	-7,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	37,6	24,7	36,5	26,4	23,2	22,7	19,4	14,6	9,4	-10,6
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,1	26,5	38,2	28,1	25,3	21,7	18,9	13,7	8,9	-11,1
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	42,4	20,6	40,6	33,2	33,3	27,0	28,3	24,6	17,1	-4,7
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	42,3	21,2	41,0	31,7	30,5	27,7	28,9	24,9	21,7	-2,6
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	42,7	21,9	41,1	32,2	32,2	28,2	30,1	26,5	22,3	-1,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	38,7	23,1	35,8	29,9	31,0	25,9	26,5	23,0	15,3	-6,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	38,0	24,9	36,9	26,3	22,4	23,7	20,4	15,3	10,4	-10,2
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,0	26,6	38,1	27,2	23,8	21,8	19,3	13,7	8,8	-11,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	44,1	22,3	42,9	33,7	32,1	28,1	30,2	26,2	22,8	-1,8
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	42,7	22,6	40,9	33,2	32,9	27,5	29,5	25,9	19,9	-3,6
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	42,9	23,0	41,3	32,6	32,6	28,4	30,1	26,5	22,2	-2,0
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	42,9	23,5	41,3	32,8	32,7	28,2	30,0	26,4	22,2	-2,0
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	39,5	24,4	36,9	31,1	31,4	26,0	26,6	23,1	15,3	-6,7
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	39,6	26,2	38,5	28,8	25,9	24,2	20,9	15,7	10,5	-10,0
350_A	dak blok D	0,10	46,9	29,8	44,8	37,4	37,2	33,0	34,9	31,6	28,6	7,3
351_A	dak blok D	0,10	47,1	29,7	44,4	38,1	38,9	33,5	35,8	32,6	29,0	8,0
352_A	dak blok D	0,10	48,1	29,7	46,3	38,0	37,3	33,5	35,5	32,0	29,0	7,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	46,9	31,7	45,0	36,7	35,2	33,1	35,1	31,8	28,8	6,9
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	48,0	32,9	46,4	37,7	36,9	32,3	34,8	31,5	28,5	7,0
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	48,2	33,1	46,6	37,8	37,0	32,6	34,9	31,7	28,7	7,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	42,3	27,7	40,9	31,8	29,9	29,4	27,6	22,8	20,0	-7,6
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	41,8	28,0	40,7	31,3	29,5	24,0	24,2	18,7	14,6	-10,3
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	42,2	28,5	41,1	31,6	29,7	24,6	24,5	19,0	15,2	-9,8
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	41,0	26,5	39,7	29,9	27,3	28,5	26,0	21,5	19,4	-8,6
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	40,4	26,8	39,5	29,1	26,5	21,1	20,1	14,7	13,1	-12,3
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	40,9	27,3	40,0	29,6	26,9	22,1	20,6	15,1	13,7	-11,8
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	39,0	25,7	38,1	27,5	24,7	19,7	18,3	13,2	12,6	-13,3
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	39,6	26,3	38,7	28,1	25,1	20,9	18,9	13,6	13,0	-12,8
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	41,3	27,7	40,5	29,8	26,6	22,5	20,3	14,7	13,8	-12,5
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	38,0	24,9	37,1	26,4	23,5	19,6	17,5	12,5	12,0	-14,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	38,7	25,5	37,9	27,1	24,0	21,0	18,2	12,9	12,2	-13,9
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,6	27,0	39,8	29,0	25,8	22,8	19,8	14,0	12,9	-13,5
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	36,2	23,1	35,4	24,1	20,2	19,0	16,9	12,9	11,7	-14,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	36,8	23,8	36,0	24,5	20,9	20,1	16,8	12,5	11,7	-14,4
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	39,0	25,4	38,2	26,9	23,3	21,9	18,2	12,9	12,4	-14,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	34,1	21,3	33,0	22,3	18,5	19,7	16,5	12,3	10,7	-15,4
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,4	22,3	33,4	22,4	19,0	19,5	15,8	11,2	10,7	-16,0
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	36,9	24,3	36,0	25,2	22,0	21,4	17,0	11,6	11,4	-15,7
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	40,9	21,1	39,0	30,5	30,9	29,0	29,1	25,1	21,1	-6,0
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	33,8	20,7	32,8	22,2	18,6	18,7	15,5	11,4	10,5	-16,3
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,0	21,3	33,1	22,0	18,6	18,8	15,2	10,6	10,3	-16,4
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,0	19,5	32,2	21,3	17,7	16,3	14,2	9,8	5,8	-16,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	36,5	23,8	35,8	23,9	19,7	17,6	14,5	9,8	5,8	-16,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	37,4	24,6	36,5	25,8	22,6	19,0	15,4	10,0	6,0	-16,1
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,7	20,2	37,8	30,7	32,7	18,1	19,4	17,5	9,4	-0,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

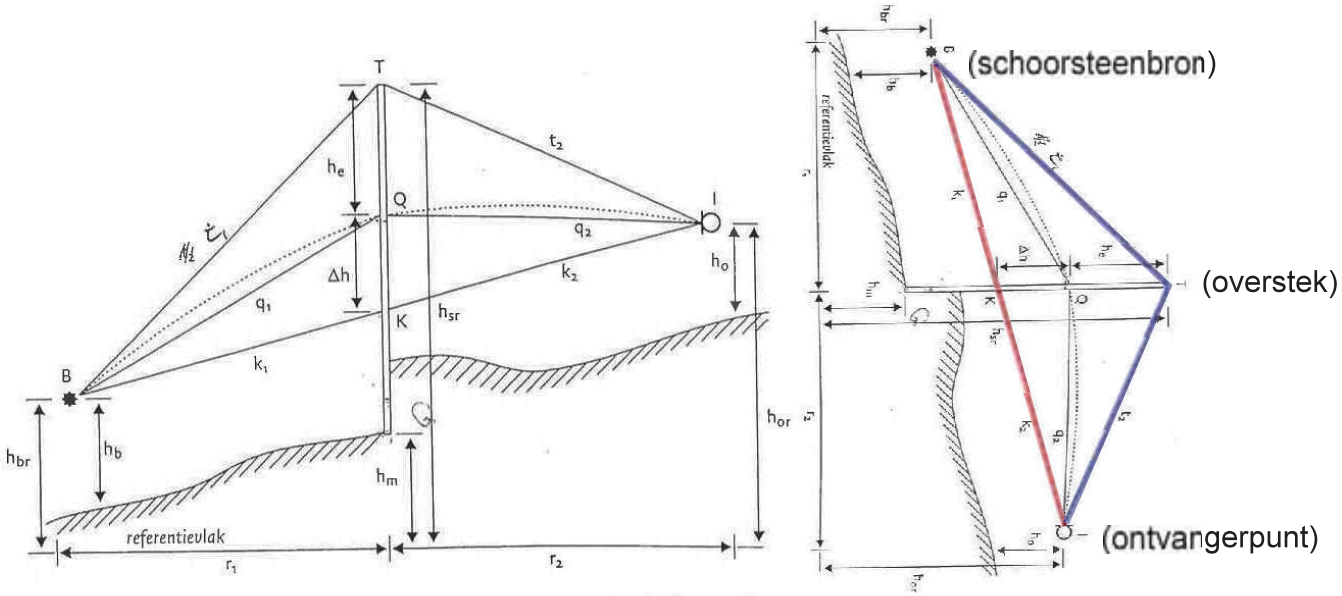
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	38,2	25,6	37,4	26,5	23,0	19,0	16,6	10,9	6,6	-14,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	39,2	26,5	38,4	27,5	24,0	20,7	17,8	11,3	6,8	-14,5
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	43,8	27,7	40,6	36,2	35,3	30,5	32,7	29,1	25,6	2,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	42,5	28,4	41,3	32,0	29,9	26,6	24,5	18,8	13,2	-10,9
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	43,3	29,2	42,2	32,8	30,2	27,8	25,2	19,4	13,9	-10,5
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	47,2	31,3	45,0	37,5	37,8	33,2	35,8	32,5	29,1	6,4
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	47,4	31,5	45,2	37,9	37,8	33,5	35,9	32,6	29,2	6,5
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	47,6	31,7	45,5	38,0	37,9	33,8	36,0	32,6	29,3	6,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	46,7	31,6	45,2	35,9	35,4	30,9	33,5	30,2	26,9	4,3
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	46,9	31,7	45,4	36,5	35,5	31,2	33,6	30,3	27,0	4,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,1	31,9	45,6	36,6	35,6	31,6	33,7	30,3	27,0	4,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	47,1	32,0	45,7	36,3	35,2	31,3	34,0	30,7	27,5	5,3
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	47,3	32,1	45,8	36,4	35,7	31,5	34,1	30,8	27,6	5,4
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	47,5	32,3	46,0	36,8	36,1	31,8	34,2	30,9	27,7	5,6
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	49,0	32,6	47,7	37,9	36,0	32,6	35,4	32,4	29,6	7,5
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	49,2	32,7	47,8	38,1	36,8	33,1	35,8	32,5	29,7	7,6
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	49,3	32,8	47,9	38,3	37,4	33,4	35,9	32,6	29,8	7,8
450_A	dak blok E	0,10	48,3	29,7	46,7	38,3	37,1	33,1	35,6	32,2	29,4	7,2
451_A	dak blok E	0,10	47,4	31,8	45,9	36,9	36,0	31,4	33,7	30,4	27,1	4,8
452_A	dak blok E	0,10	44,8	29,4	42,9	34,4	34,1	30,4	32,8	29,4	26,0	2,9
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	51,3	36,1	49,8	40,7	39,6	35,4	38,0	34,8	32,4	12,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	49,8	34,9	48,4	38,7	36,8	34,6	37,1	33,7	32,3	12,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,6	34,5	49,0	39,8	38,7	35,5	38,1	34,7	32,7	12,2
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,7	34,2	49,2	40,5	38,9	35,1	37,7	34,3	32,2	11,5
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	51,1	34,1	49,9	40,3	38,7	34,8	37,4	34,0	31,8	10,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

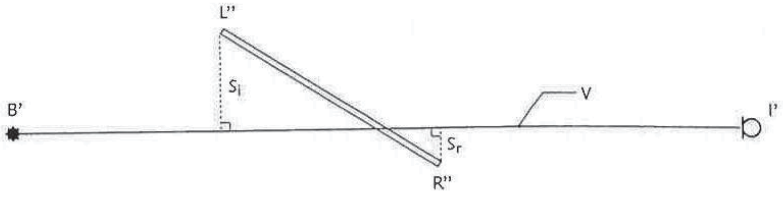
Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	50,9	34,3	49,6	40,0	38,6	34,6	37,2	33,7	31,5	10,4
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,1	31,0	45,8	36,2	35,5	30,8	33,0	29,6	26,2	4,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,0	30,7	45,7	36,4	35,4	30,8	32,9	29,5	26,2	4,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	44,8	31,6	43,9	33,7	31,2	25,5	25,3	19,8	17,3	-6,6
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	43,6	32,1	42,5	32,7	30,2	24,4	23,4	17,8	14,9	-6,6
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	32,8	43,4	33,5	30,8	25,0	24,1	18,5	15,5	-5,8
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	45,7	33,6	44,7	34,4	31,6	26,2	25,5	19,9	16,3	-5,1
550_A	dak blok C	0,10	51,7	35,7	50,2	40,9	39,8	36,0	38,6	35,4	32,7	12,2
551_A	dak blok C	0,10	50,2	34,8	48,4	40,1	39,7	34,7	37,2	34,0	31,0	10,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



FIGUUR C.5.5 *Toelichting op de geometrische parameters bij de berekening van D_{scherm}*



FIGUUR C.5.6 *Toelichting op de berekening van D_{scherm}*

Er worden drie situaties onderscheiden, die vervolgens behandeld worden:

a. V snijdt geen enkel scherm;
b. V snijdt één scherm;
c. V snijdt meer dan een scherm.

a. V snijdt geen scherm

In het geval dat vlak V geen enkel afschermend object snijdt, kunnen slechts grote, hoge objecten in de omgeving van de lijn van bron naar immissiepunt het geluidsveld van een puntbron beïnvloeden. Bij de berekening worden deze diffracties buiten beschouwing gelaten.

(5.9) $D_{scherm} = 0$ dB

Opmerking: door de splitsing van geluidsbronnen in kleinere deelbronnen wordt het effect van de discontinuïteit wel/geen afscherming sterk afgezwakt.

b. V snijdt één scherm

Uit de plaats van de punten K, Q en T enerzijds en de punten B en I anderzijds kunnen de lengten van de rechte verbindingslijnen $k_1 = BK$, $k_2 = KI$, $q_1 = BQ$, $q_2 = QI$, $t_1 = BT$ en $t_2 = TI$ worden berekend (zie figuur C.5.5).

afscherming langsgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

hoogte schoorsteen	afstand tot binnengevel	hoogte wnp	hoogte overstek	diepte overstek	as the crow flies	t1	t2	Ɛ(v)	Nv(f) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	D(scherm) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
41,00	16,00	1,50	3,00	1,80	42,62	40,57	2,34	0,29	0,0378	0,0768	0,1523	0,3046	0,6093	1,2185	2,4371	4,8741	9,7483	0,91	2,11	4,97	9,59	11,81	14,37	17,14	20,02	22,97
41,00	16,00	4,50	6,00	1,80	39,85	37,77	2,34	0,26	0,0338	0,0686	0,1362	0,2723	0,5447	1,0893	2,1787	4,3573	8,7146	0,89	2,06	4,82	9,27	11,43	13,94	16,68	19,55	22,49
41,00	16,00	7,50	9,00	1,80	37,12	35,01	2,34	0,23	0,0294	0,0598	0,1186	0,2372	0,4744	0,9488	1,8976	3,7952	7,5905	0,88	2,00	4,65	8,89	10,96	13,42	16,12	18,97	21,90
41,00	16,00	10,50	12,00	1,80	34,44	32,29	2,34	0,19	0,0247	0,0502	0,0996	0,1992	0,3985	0,7970	1,5939	3,1879	6,3758	0,86	1,93	4,44	8,44	10,40	12,77	15,43	18,25	21,16
41,00	16,00	13,50	15,00	1,80	31,82	29,62	2,34	0,15	0,0197	0,0400	0,0794	0,1587	0,3175	0,6349	1,2698	2,5397	5,0793	0,84	1,86	4,21	7,91	9,71	11,96	14,53	17,31	20,19
41,00	16,00	16,50	18,00	1,80	29,26	27,03	2,34	0,11	0,0144	0,0294	0,0582	0,1165	0,2330	0,4659	0,9318	1,8637	3,7273	0,82	1,78	3,94	7,27	8,84	10,91	13,35	16,05	18,90
41,00	16,00	19,50	21,00	1,80	26,80	24,53	2,34	0,07	0,0092	0,0187	0,0372	0,0743	0,1486	0,2972	0,5944	1,1888	2,3776	0,79	1,69	3,65	6,52	7,76	9,52	11,73	14,28	17,04

afscherming kopgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

41,00	13,80	1,50	3,00	1,80	41,84	39,85	2,34	0,35	0,0455	0,0924	0,1833	0,3667	0,7333	1,4666	2,9332	5,8665	11,7330	0,93	2,20	5,24	10,14	12,47	15,10	17,90	20,80	23,76
41,00	13,80	4,50	6,00	1,80	39,02	37,00	2,34	0,32	0,0416	0,0845	0,1676	0,3352	0,6705	1,3409	2,6818	5,3637	10,7273	0,92	2,15	5,11	9,87	12,15	14,74	17,53	20,42	23,38
41,00	13,80	7,50	9,00	1,80	36,23	34,18	2,34	0,29	0,0373	0,0757	0,1502	0,3004	0,6008	1,2016	2,4032	4,8065	9,6130	0,91	2,10	4,95	9,55	11,77	14,32	17,08	19,96	22,91
41,00	13,80	10,50	12,00	1,80	33,48	31,38	2,34	0,25	0,0325	0,0660	0,1309	0,2619	0,5237	1,0475	2,0949	4,1899	8,3798	0,89	2,04	4,77	9,16	11,30	13,79	16,52	19,39	22,32

afscherming langsgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~16,00~~	~~1,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~42,62~~	~~25,41~~	~~17,30~~	~~0,09~~	~~0,0119~~	~~0,0242~~	~~0,0480~~	~~0,0959~~	~~0,1918~~	~~0,3837~~	~~0,7673~~	~~1,5346~~	~~3,0693~~	~~2,33~~	~~5,02~~	~~5,98~~	~~6,92~~	~~8,35~~	~~10,28~~	~~12,64~~	~~15,28~~	~~18,09~~
~~41,00~~	~~16,00~~	~~4,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~39,85~~	~~25,41~~	~~14,47~~	~~0,02~~	~~0,0030~~	~~0,0062~~	~~0,0122~~	~~0,0245~~	~~0,0489~~	~~0,0978~~	~~0,1957~~	~~0,3914~~	~~0,7827~~	~~2,22~~	~~4,58~~	~~5,11~~	~~5,43~~	~~6,00~~	~~6,95~~	~~8,40~~	~~10,35~~	~~12,71~~

V snijdt scherm

41,00	16,00	7,50	18,00	5,20	37,12	25,41	11,72	0,00	0,0002	0,0005	0,0009	0,0018	0,0036	0,0073	0,0145	0,0290	0,0580	2,18	4,43	4,80	4,82	4,87	4,98	5,17	5,54	6,19
41,00	16,00	10,50	18,00	5,20	34,44	25,41	9,13	0,09	0,01	0,02	0,05	0,10	0,20	0,39	0,78	1,57	3,13	2,33	5,03	6,00	6,95	8,40	10,34	12,71	15,35	18,17
41,00	16,00	13,50	18,00	5,20	31,82	25,41	6,88	0,47	0,0608	0,1236	0,2453	0,4906	0,9811	1,9622	3,9245	7,8490	15,6979	2,85	6,84	8,98	11,08	13,55	16,26	19,11	22,04	25,01
41,00	16,00	16,50	18,00	5,20	29,26	25,41	5,41	1,56	0,2017	0,4099	0,8134	1,6268	3,2535	6,5070	13,0141	26,0282	52,0564	3,86	9,72	12,85	15,51	18,33	21,24	24,20	27,19	30,19

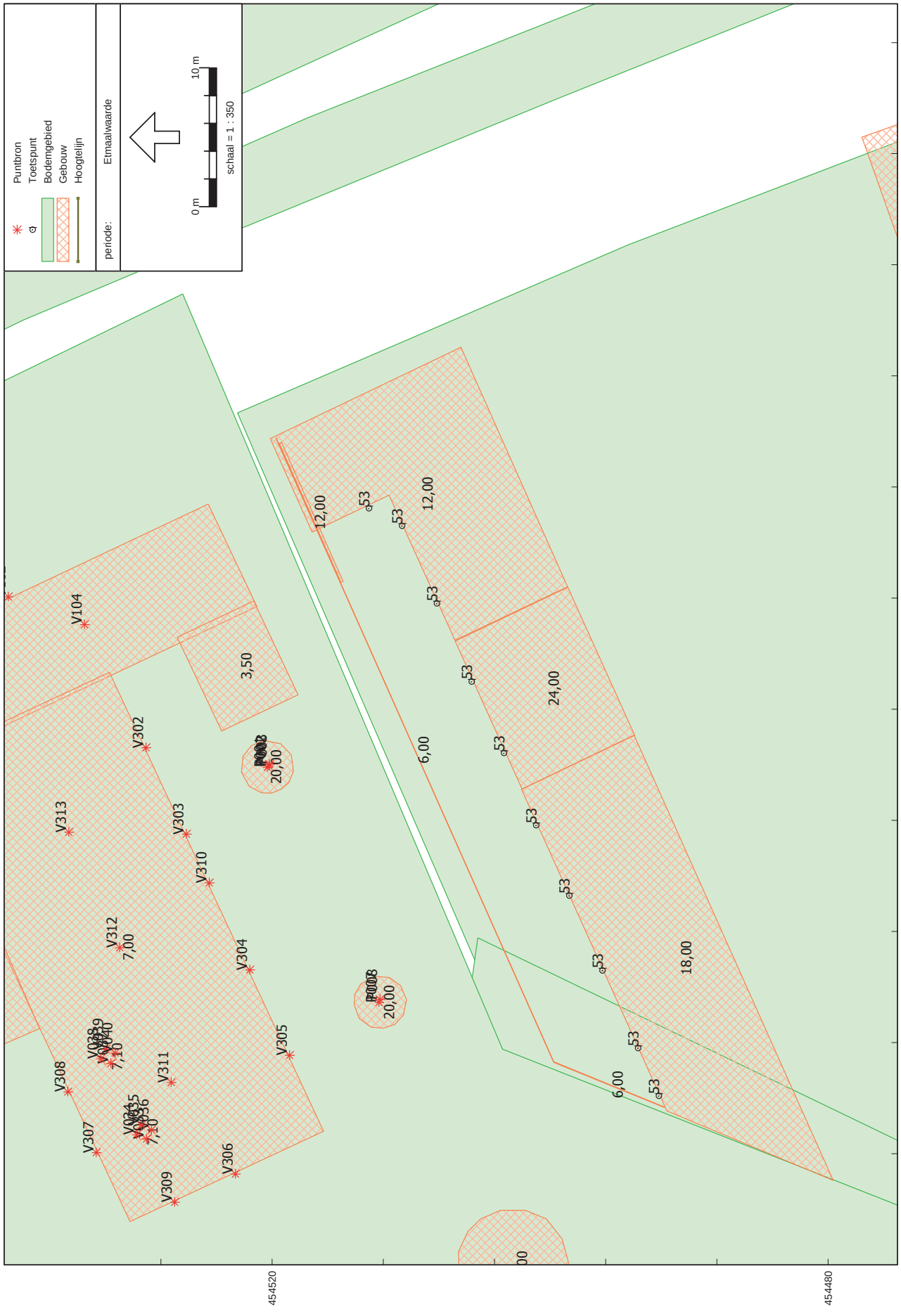
afscherming kopgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~13,80~~	~~1,50~~	~~12,00~~	~~2,90~~	~~41,84~~	~~30,98~~	~~10,89~~	~~0,03~~	~~0,0042~~	~~0,0086~~	~~0,0170~~	~~0,0341~~	~~0,0681~~	~~0,1363~~	~~0,2726~~	~~0,5452~~	~~1,0904~~	~~1,24~~	~~2,59~~	~~5,24~~	~~5,66~~	~~6,40~~	~~7,58~~	~~9,27~~	~~11,43~~	~~13,95~~

V snijdt scherm

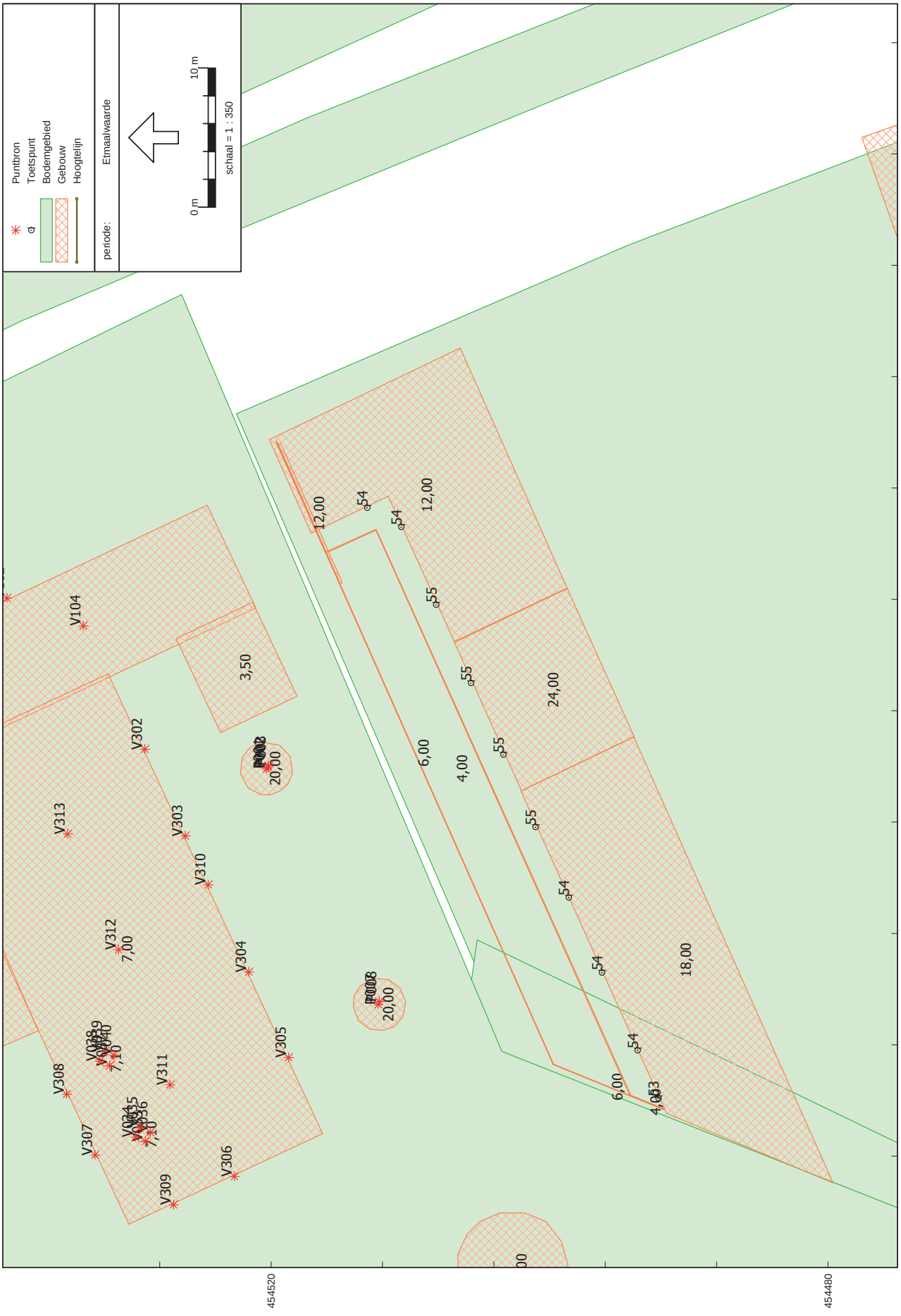
41,00	13,80	4,50	12,00	2,90	39,02	30,98	8,04	0,00	0,0000	0,0001	0,0001	0,0003	0,0006	0,0012	0,0024	0,0047	0,0095	1,21	2,47	4,78	4,78	4,79	4,81	4,84	4,91	5,04
41,00	13,80	7,50	12,00	2,90	36,23	30,98	5,35	0,10	0,0134	0,0271	0,0538	0,1077	0,2154	0,4307	0,8614	1,7228	3,4457	1,31	2,84	6,10	7,12	8,64	10,65	13,06	15,74	18,57
41,00	13,80	10,50	12,00	2,90	33,48	30,98	3,26	0,77	0,10	0,20	0,40	0,80	1,60	3,21	6,42	12,83	25,67	1,77	4,38	10,42	12,80	15,45	18,27	21,18	24,14	27,13

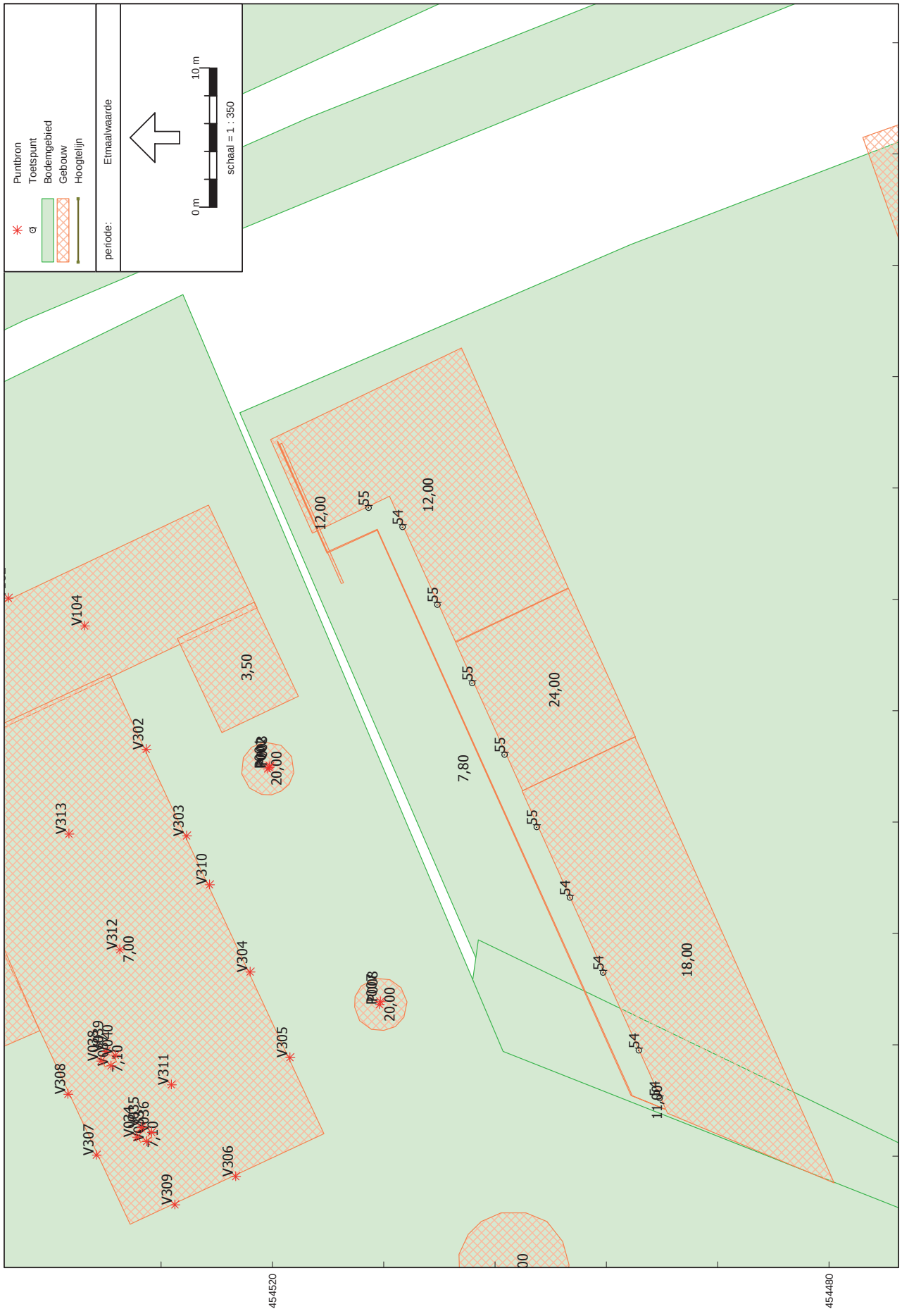

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
135880
135840
454520
454480
V104
V302
V313
V303
V310
V312
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
7,00
7,10
12,00
6,00
24,00
18,00
53
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 1,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

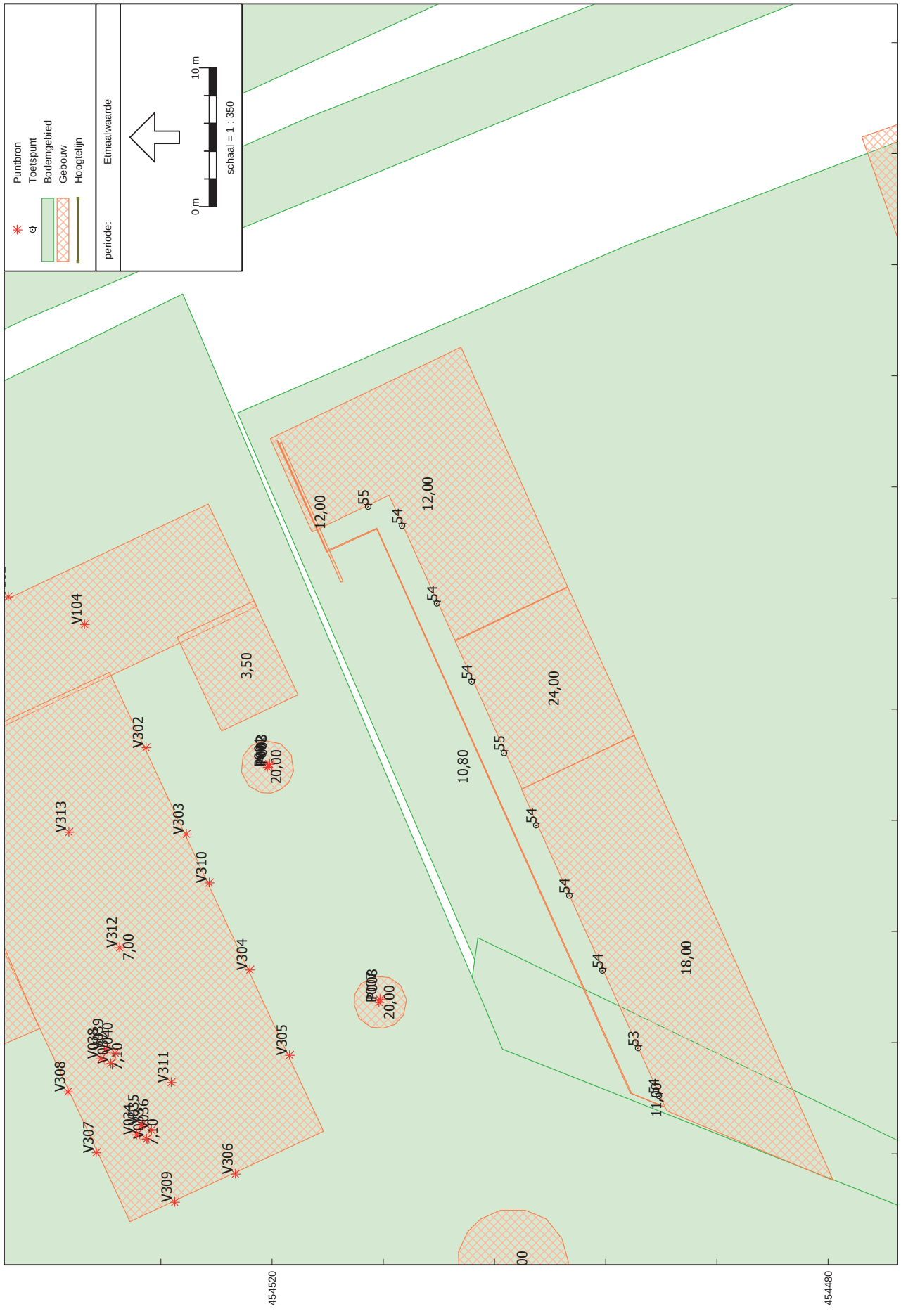
Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte

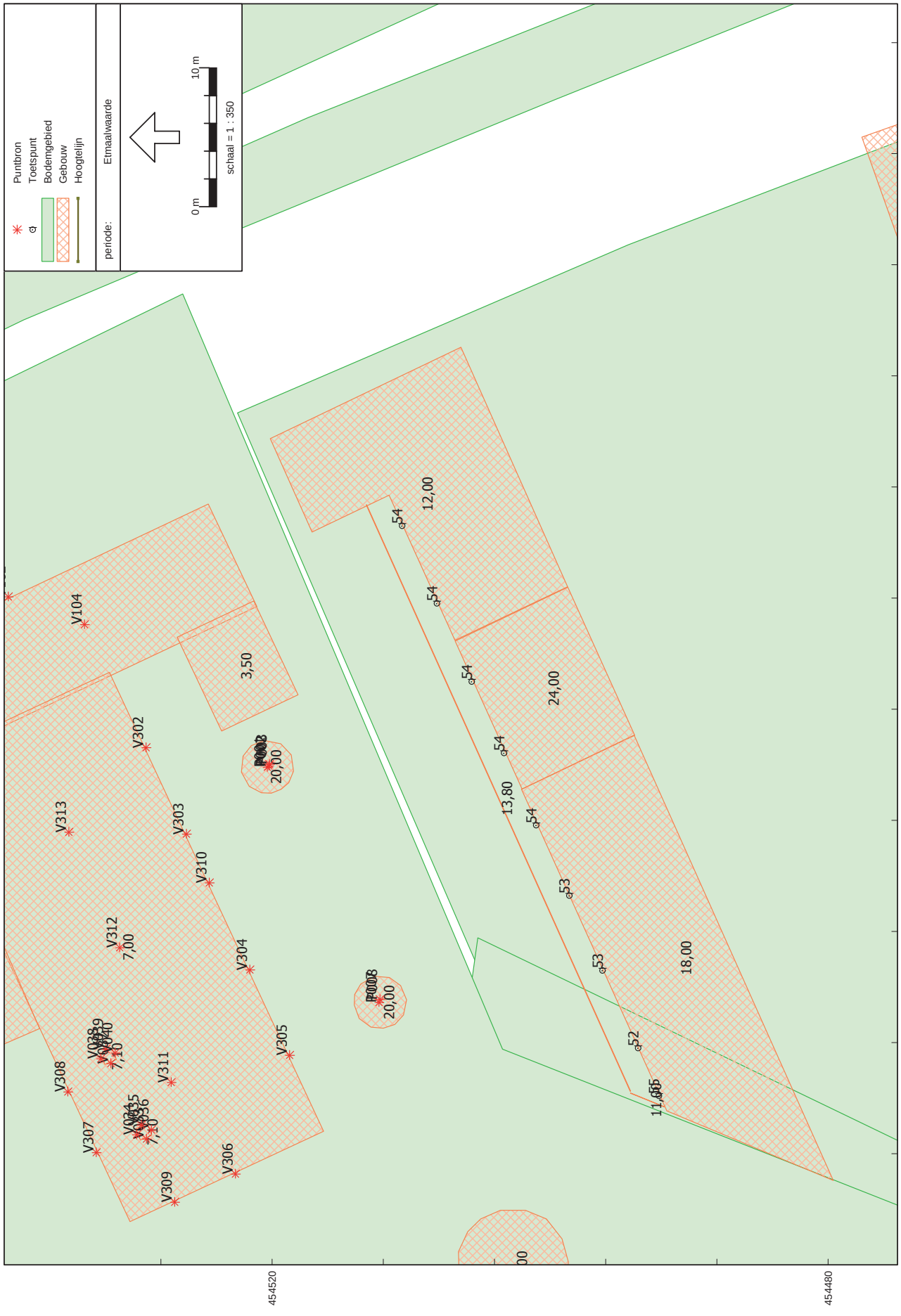
12 nov 2013, 08:42

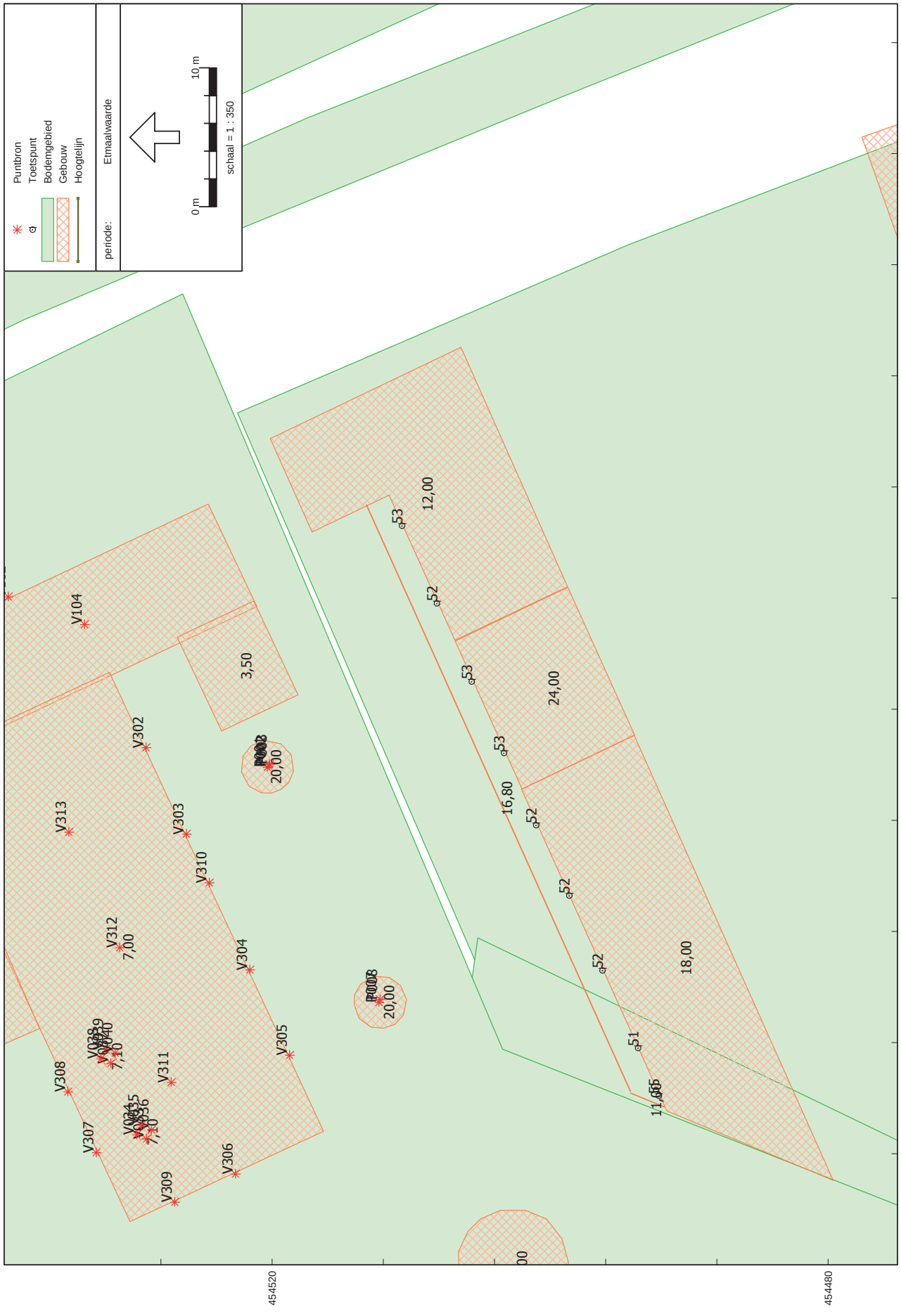
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam



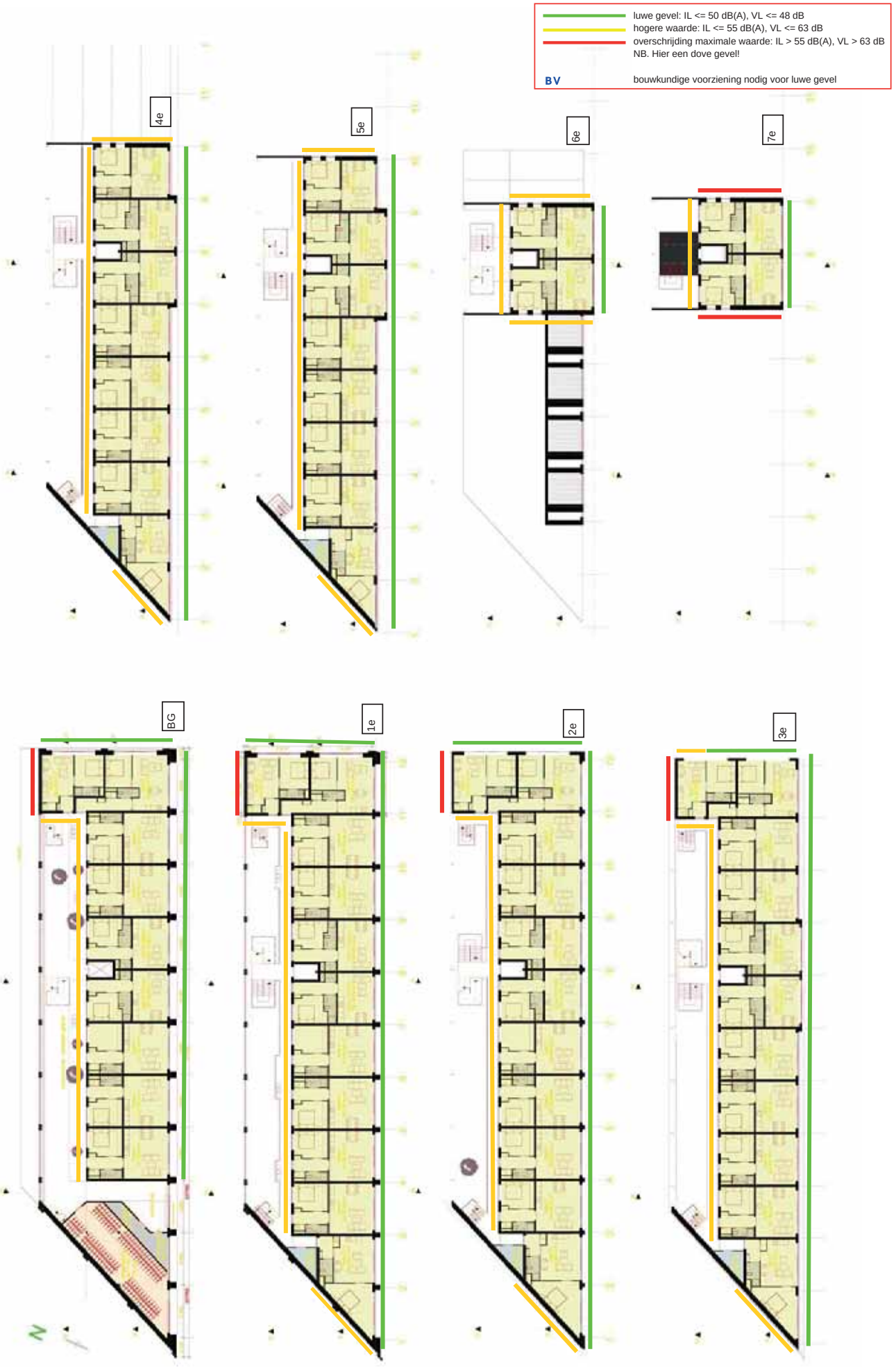

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
20,00
7,80
12,00
12,00
24,00
18,00
55
54
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
135880
135840
454520
454480
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
20,00
12,00
12,00
10,80
24,00
18,00
11,00
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

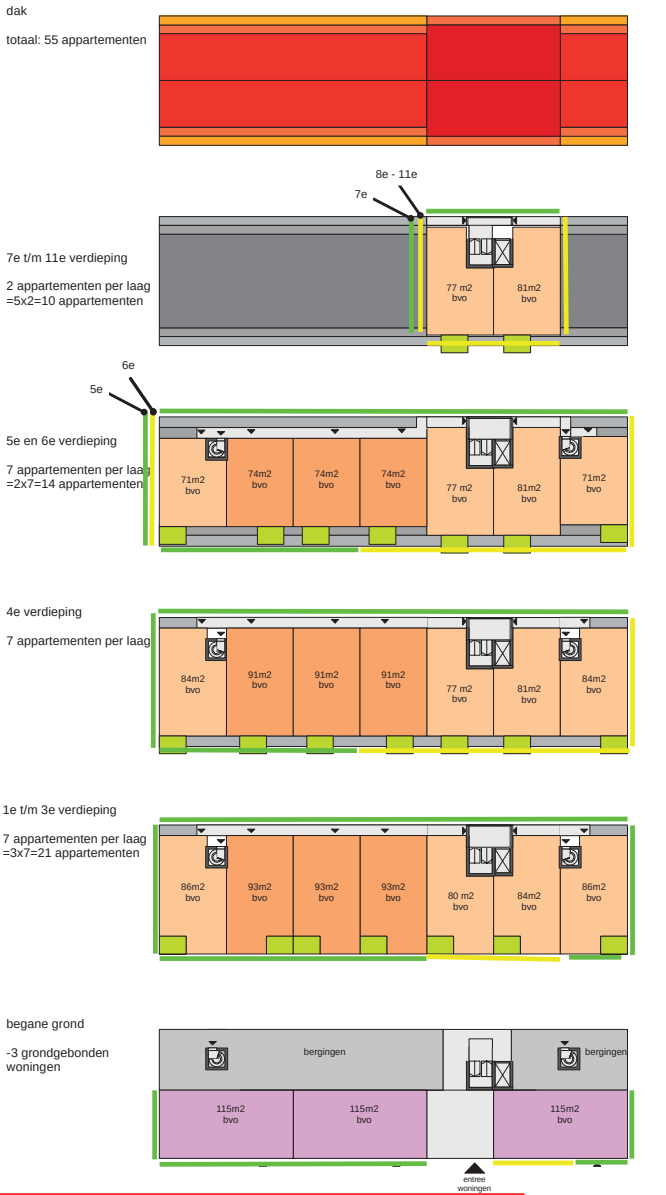

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
454520
454480
135880
135840
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
7,10
3,50
20,00
12,00
24,00
13,80
18,00
54
53
52
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 13,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
12,00
24,00
16,80
18,00
135880
135840
454520
454480
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels


luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
NB. Hier een dove gevel!
BV
bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel
4e
5e
6e
7e
BG
1e
2e
3e
N

TOTAAL OVERZICHT woningen



luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB

hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB

overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB

NB. Hier een dove gevel!

BV bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

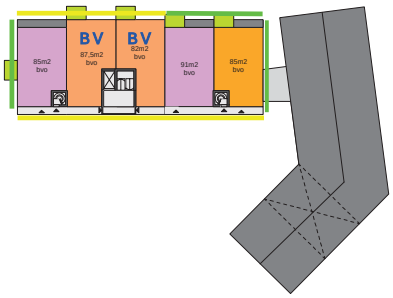
BLOK B

55 appartementen

TOTAAL OVERZICHT woningen

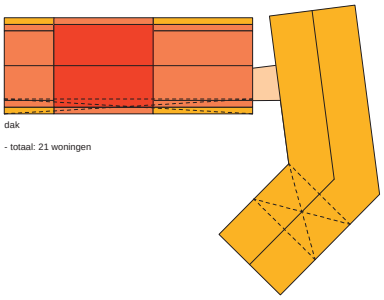
4e verdieping

- 5 appartementen per laag



dak

- totaal: 21 woningen



3e verdieping

- 5 appartementen per laag

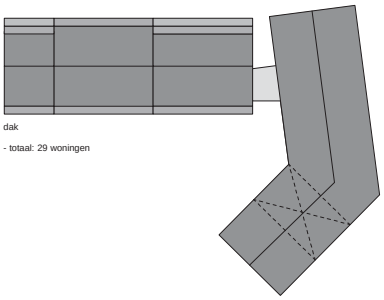


3e verdieping

- 6 appartementen per laag

dak

- totaal: 29 woningen



1e en 2e verdieping

- 5 appartementen per laag

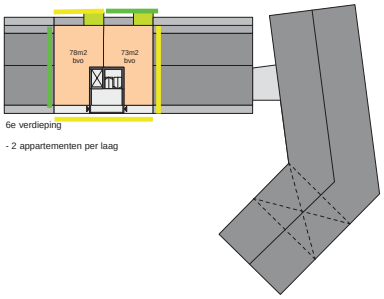


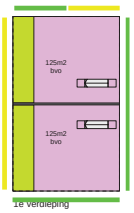
1e en 2e verdieping

- 6 appartementen per laag

6e verdieping

- 2 appartementen per laag



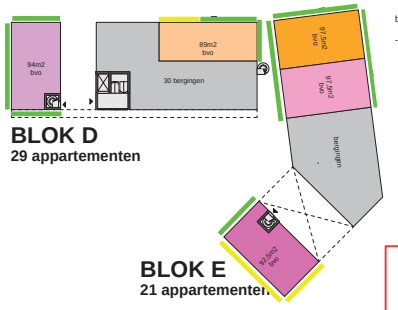


1e verdieping

- 2 appartementen

begane grond

- 2 grondgebonden woningen

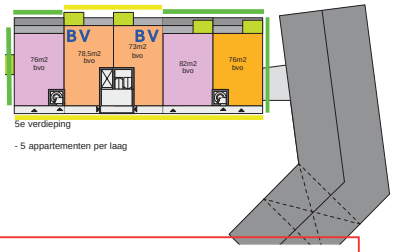


BLOK D
29 appartementen

BLOK E
21 appartementen

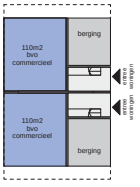
begane grond

- 3 grondgebonden woningen



5e verdieping

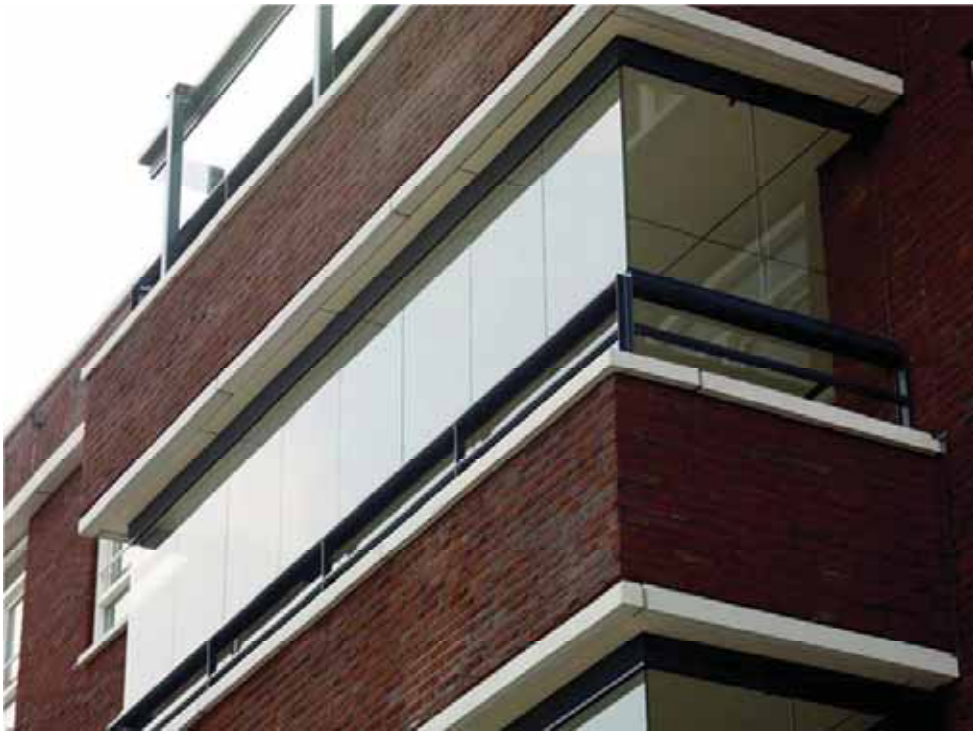
- 5 appartementen per laag



BLOK C
horeca / 2 appartementen

	luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
	hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
	overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
	NB. Hier een dove gevel!
BV	bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen













Bijlage 7: Hogere waarden

Hogere waarden

project: Wilhelminawerf te Utrecht
projectnr.: 12.0948.v02
omschrijving: cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5				
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5				
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5				
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5				**52**
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				
104_A	blok A APP 43-51	13,5				
104_B	blok A APP 43-51	16,5				
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				**53**
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				**54**
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				**54**
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				**55**
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				**DG/BV**
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				**DG/BV**
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				**DG/BV**
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				**DG/BV**
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				**DG/BV**
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				**DG/BV**
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				**DG/BV**
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				**DG/BV**
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				**DG/BV**
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				**DG/BV**
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				**DG/BV**
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				**DG/BV**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				**DG/BV**
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				**DG/BV**
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				**DG/BV**
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				**DG/BV**
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				**DG/BV**
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				**DG/BV**
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				**DG/BV**
116_A	blok A APP 43-51	13,5				**DG/BV**
116_B	blok A APP 43-51	16,5				**DG/BV**
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				**DG/BV**
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				**DG/BV**
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				**DG/BV**
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				**DG/BV**
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				**DG/BV**
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				**DG/BV**
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				**DG/BV**
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				**DG/BV**
119_A	blok A APP 59-61	19,5				**54**
119_B	blok A APP 59-61	22,5				**DG/BV**
120_A	blok A APP 60-62	19,5				**55**
120_B	blok A APP 60-62	22,5				**DG/BV**
121_A	blok A APP 43-51	13,5				**53**
121_B	blok A APP 43-51	16,5				**55**
200_A	blok A Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5				
201_A	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5				
201_B	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5				
201_C	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5				
201_D	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5				**52**
201_E	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5				**53**
201_F	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5				**54**
202_A	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5				
202_B	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5				
202_C	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5				
202_D	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5				
202_E	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5				**52**
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5				**53**
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5				**53**
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5				**51**
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5				**54**
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5				**54**
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5				**54**
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5				**55**
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5				**55**
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5				**53**
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5				**53**
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5				**53**
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5				**54**
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5				**54**
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5				**53**
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5				**53**
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5				**54**
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5				**54**
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5				**54**
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5				**54**
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5				**52**
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5				**52**
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5				**53**
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5				**53**
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5				**53**
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5				
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5				
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5				
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5				
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5				**51**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5				**51**
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				**51**
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5				
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5				
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5				
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5				
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5				
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5				
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5				
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5				
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5				
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5				
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5				
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5				
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5				
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5				
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5				
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5				
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5				
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5				
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5				
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5				
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5				
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5				
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5				
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5				
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5				
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5				
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5				
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5				
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5				
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5				
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5				
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5				
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5				
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5				
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5				
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5				
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5				
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5				
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5				
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5				
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5				
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5				
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5				
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5				
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5				
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5				
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5				
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5				
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5				
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5				
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5				
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5				
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5				
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5				
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5				
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5				
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5				
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5				
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5				
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5				
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5				

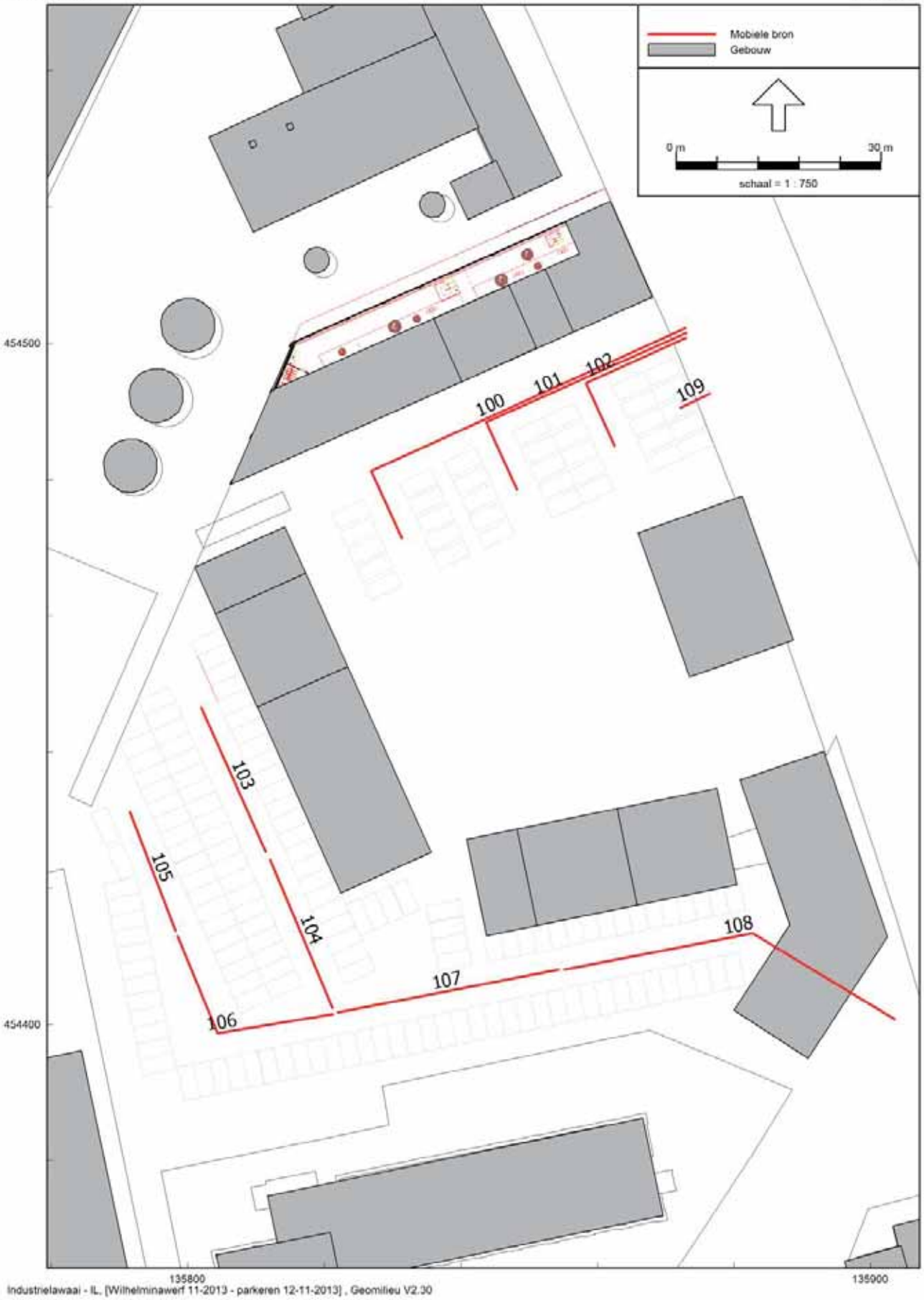
Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5				
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5				
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5				
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5				
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5				
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5				
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5				
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5				
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5				
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5				
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5				
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5				
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5				
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5				
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5				
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5				
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5				
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5				
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5				
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				**53**
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				**53**
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5				**54**
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5				**54**
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5				**54**
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	50			
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	51			
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	51			
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				**51**
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				**51**
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				**51**
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				**51**
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				**51**
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5				
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5				
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5				
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5				
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5				
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5				
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5				
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5				**51**
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5				**51**
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5				**51**
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5				**51**
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5				
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				**52**
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				**52**
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5				**53**
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5				**52**
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5				**52**
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5				**52**
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5				**53**
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5				**53**
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5				**52**
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5				**52**
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5				**52**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5				
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5				**51**
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5				**51**
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5				
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5				
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5				
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5				
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5				
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5				
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5				
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5				
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5				
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5				
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5				
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5				
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	50			
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	50			
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	49			
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5				
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5				
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	51			
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	52			
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	53			
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5				
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5				
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	49			
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	51			
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	52			
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	52			
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5				
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5				
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	50			
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	51			
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	52			
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	52			
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	49			
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	50			
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	50			
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	51			
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5				
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5				
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5				
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5				
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	49			
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	50			
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5				
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5				
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5				
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5				
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5				
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	49			
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5				
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	49			
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	50			
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	50			
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	50			
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	51			
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	50			
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	51			
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	51			
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	53	52		
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	53	51		

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	54	51		
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	53	53		
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	53	52		
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	54	52		
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	52	54		
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	53	54		
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	54	53		
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	51	50		
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	52	50		
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	53	50		
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5				
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5				
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5				
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5				
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5				
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5				
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5				
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5				
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5				
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5				
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5				
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5				
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5				
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5				
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5				
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5				
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5				
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5				

DV/BK dove gevel of bouwkundige voorziening

Bijlage 8: Geluid parkeren



Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - parkeren 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

invoergegevens: mobiele bronnen

Model: parkeren 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
100	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
101	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
102	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
103	Q personenauto	0,75	52	8	4	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
104	Q personenauto	0,75	109	18	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
105	Q personenauto	0,75	40	7	3	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
106	Q personenauto	0,75	106	17	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
107	Q personenauto	0,75	260	42	23	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
108	Q personenauto	0,75	338	55	30	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
109	Q personenauto	0,75	16	13	1	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	27,8	24,8	18,4	29,8
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	27,6	24,7	18,3	29,7
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	27,4	24,5	18,0	29,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	27,3	24,4	18,0	29,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,4	23,0	34,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,0	22,6	34,0
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	31,2	28,3	21,9	33,3
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	30,5	27,7	21,2	32,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	41,6	38,5	32,2	43,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	40,9	37,8	31,5	42,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	39,8	36,7	30,4	41,7
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	38,7	35,7	29,4	40,7
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	41,3	35,1	46,3
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	43,8	40,6	34,5	45,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	42,8	39,6	33,4	44,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	41,8	38,6	32,4	43,6
104_A	APP 43-51	13,50	38,2	35,1	28,9	40,1
104_B	APP 43-51	16,50	37,2	34,1	27,9	39,1
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	43,2	39,9	33,8	44,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,2	39,0	32,8	44,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,7	34,6	28,4	39,6
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,8	33,6	27,5	38,6
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,0	32,8	26,7	37,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	35,2	32,0	25,9	37,0
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	42,1	38,8	32,8	43,8
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	41,7	38,4	32,3	43,4
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	40,9	37,6	31,5	42,6
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	39,9	36,7	30,6	41,7
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	40,2	36,8	30,8	41,8
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,9	36,6	30,5	41,6
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	39,1	35,8	29,8	40,8
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	38,2	35,0	28,9	40,0
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,9	32,6	26,5	37,6
109_C	APP x-20-31-42	7,50	35,8	32,5	26,4	37,5
109_D	APP x-20-31-42	10,50	35,4	32,2	26,1	37,2
110_B	APP x-20-31-42	4,50	18,6	15,5	9,4	20,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	19,6	16,5	10,5	21,5
110_D	APP x-20-31-42	10,50	15,7	12,5	6,6	17,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	16,5	13,3	7,3	18,3
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	15,4	12,2	6,2	17,2
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	15,8	12,6	6,5	17,6
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	15,8	12,6	6,6	17,6
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	17,6	14,3	8,3	19,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	16,5	13,3	7,2	18,3
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,6	13,4	7,4	18,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	16,6	13,4	7,4	18,4
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	17,0	13,8	7,7	18,8
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,1	14,0	7,9	19,0
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	16,7	13,6	7,5	18,6
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	16,5	13,4	7,3	18,4
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	16,0	12,9	6,8	17,9
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	16,1	12,9	6,9	17,9
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	19,3	16,1	9,9	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	18,2	15,2	8,9	20,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	18,6	15,6	9,4	20,6
116_A	APP 43-51	13,50	18,1	15,1	8,9	20,1
116_B	APP 43-51	16,50	18,3	15,5	9,1	20,5
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	18,5	15,4	9,2	20,4
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	18,9	15,8	9,6	20,8
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	20,1	17,1	10,9	22,1
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	16,7	13,6	7,4	18,6
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	16,4	13,5	7,1	18,5
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	16,5	13,5	7,2	18,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	17,2	14,2	8,0	19,2
119_A	APP 59-61	19,50	25,2	22,2	16,4	27,2
119_B	APP 59-61	22,50	25,4	22,6	16,5	27,6
120_A	APP 60-62	19,50	25,6	22,4	16,6	27,4
120_B	APP 60-62	22,50	26,5	23,3	17,5	28,3
121_A	APP 43-51	13,50	26,5	23,7	17,5	28,7
121_B	APP 43-51	16,50	27,2	25,5	18,1	30,5
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	33,1	29,8	23,8	34,8
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	33,3	30,0	23,9	35,0
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	33,4	30,2	24,0	35,2
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	33,1	29,8	23,7	34,8
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	29,6	23,5	34,6
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,4	23,3	34,4
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	32,2	28,9	22,8	33,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	34,9	31,6	25,6	36,6
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,5	32,3	26,2	37,3
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	35,2	32,0	25,9	37,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	34,9	31,7	25,6	36,7
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	34,6	31,4	25,3	36,4
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	36,3	33,1	27,0	38,1
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,0	32,8	26,7	37,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	35,7	32,5	26,4	37,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	35,4	32,2	26,1	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	33,9	30,7	24,6	35,7
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	33,6	30,4	24,3	35,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	33,2	30,0	23,9	35,0
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	32,9	29,8	23,7	34,8
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	32,7	29,5	23,4	34,5
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,8	32,7	26,5	37,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	35,7	32,5	26,4	37,5
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	35,5	32,3	26,2	37,3
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	35,2	32,1	26,0	37,1
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	35,0	31,9	25,8	36,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	33,6	30,5	24,4	35,5
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	33,3	30,2	24,1	35,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	32,7	29,6	23,6	34,6
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	31,9	28,7	22,7	33,7
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	33,9	30,8	24,8	35,8
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	34,1	30,9	24,9	35,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	34,0	30,9	24,8	35,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,5	35,6
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	33,6	30,5	24,4	35,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	33,9	30,7	24,8	35,7
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	34,0	30,9	24,9	35,9
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	33,9	30,8	24,8	35,8
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,6	35,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	33,5	30,4	24,4	35,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	33,7	30,6	24,8	35,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	35,3	32,2	26,4	37,2
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,4	32,3	26,5	37,3
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,3	32,2	26,3	37,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,1	32,0	26,2	37,0
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	35,0	31,8	26,0	36,8
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	34,9	31,8	26,0	36,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	37,8	34,6	28,9	39,6
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	37,7	34,6	28,9	39,6
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	37,6	34,4	28,7	39,4
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	37,3	34,2	28,4	39,2
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,1	33,9	28,2	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	36,9	33,7	28,0	38,7
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,6	39,5	33,8	44,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	43,0	39,9	34,2	44,9
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,8	39,6	33,9	44,6
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,4	39,3	33,6	44,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	42,0	38,9	33,1	43,9
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	41,5	38,4	32,7	43,4
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	41,1	37,9	32,2	42,9
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	43,6	40,5	34,5	45,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,8	39,7	33,8	44,7
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	42,0	38,8	32,9	43,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	41,1	38,0	32,1	43,0
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	40,4	37,3	31,4	42,3
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	39,7	36,6	30,7	41,6
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	42,6	39,4	33,4	44,4
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,4	39,3	33,3	44,3
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,6	43,6
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,0	37,8	31,9	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	40,2	37,1	31,2	42,1
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	39,5	36,4	30,5	41,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	39,0	35,8	29,9	40,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	41,4	38,2	32,2	43,2
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,7	37,5	31,6	42,5
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,0	36,8	30,9	41,8
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	39,3	36,1	30,2	41,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	38,6	35,5	29,5	40,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	38,1	34,9	29,0	39,9
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	37,2	31,2	42,2
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,5	37,2	31,2	42,2
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,7	36,5	30,5	41,5
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	39,0	35,8	29,8	40,8
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	38,3	35,1	29,1	40,1
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	37,7	34,5	28,5	39,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	37,2	34,1	28,1	39,1
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,0	37,8	31,8	42,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,4	37,2	31,2	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	39,8	36,6	30,6	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	39,2	36,0	30,0	41,0
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	38,7	35,5	29,5	40,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	38,2	35,0	29,1	40,0
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,9	32,8	26,8	37,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,4	32,2	26,3	37,2
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,0	31,9	26,0	36,9
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	34,7	31,5	25,6	36,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,4	31,2	25,3	36,2
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	38,5	35,3	29,3	40,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	38,3	35,1	29,2	40,1
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	38,0	34,8	28,8	39,8
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	37,7	34,5	28,5	39,5
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	37,3	34,1	28,2	39,1
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	37,0	33,8	27,8	38,8
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,8	31,7	25,8	36,7
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	34,4	31,2	25,3	36,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	34,0	30,9	25,0	35,9
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	33,8	30,6	24,7	35,6
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	33,5	30,4	24,4	35,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	32,8	29,6	23,6	34,6
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	34,3	31,1	25,1	36,1
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	34,5	31,3	25,4	36,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	34,3	31,2	25,2	36,2
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	34,2	31,0	25,0	36,0
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,9	30,8	24,8	35,8
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	33,8	30,7	24,7	35,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	22,1	19,1	12,8	24,1
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	29,3	26,2	19,9	31,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	30,6	27,4	21,2	32,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	30,8	27,6	21,4	32,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	30,8	27,6	21,4	32,6
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	24,0	20,9	15,0	25,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	26,9	23,9	17,9	28,9
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,3	28,2	22,3	33,2
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,1	29,0	23,2	34,0
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	32,6	29,4	23,6	34,4
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	42,3	39,1	33,4	44,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	42,5	39,3	33,6	44,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,2	39,1	33,3	44,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	41,8	38,7	32,9	43,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,3	38,2	32,5	43,2
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,8	37,7	32,0	42,7
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	30,2	27,0	21,0	32,0
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,8	28,7	22,6	33,7
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,3	29,2	23,0	34,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	32,2	29,1	23,0	34,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	32,0	28,9	22,8	33,9
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	32,0	28,9	22,7	33,9
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,6	34,6
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	32,7	29,5	23,4	34,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	32,6	29,4	23,3	34,4
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	32,4	29,3	23,1	34,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	32,4	29,3	23,1	34,3
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,5	34,6
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	32,7	29,4	23,4	34,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	32,5	29,3	23,2	34,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	32,4	29,2	23,1	34,2
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	31,2	28,1	22,0	33,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	29,8	26,7	20,7	31,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	31,4	28,2	22,2	33,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	31,8	28,6	22,6	33,6
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	31,6	28,4	22,3	33,4
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	31,3	28,2	22,1	33,2
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	31,2	28,1	22,0	33,1
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	31,0	27,8	21,8	32,8
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	31,3	28,1	22,1	33,1
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	31,3	28,1	22,1	33,1
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	42,9	39,8	34,1	44,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,6	39,5	33,9	44,5
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,2	39,1	33,5	44,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	41,2	38,1	32,4	43,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	39,9	36,8	31,1	41,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	28,9	25,9	20,0	30,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,5	50,1
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	47,3	44,2	38,5	49,2
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	44,9	41,8	36,1	46,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,1	26,9	21,1	31,9
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	48,8	45,7	40,0	50,7
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,9	44,8	39,2	49,8
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	47,0	43,9	38,2	48,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	45,1	42,0	36,3	47,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	50,7	47,6	41,9	52,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	49,7	46,6	41,0	51,6
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,7	45,6	40,0	50,6
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	47,8	44,6	39,0	49,6
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	46,9	43,8	38,1	48,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	46,0	42,9	37,3	47,9
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	50,4	47,3	41,6	52,3
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	49,4	46,3	40,7	51,3
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	48,4	45,3	39,7	50,3
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	47,5	44,4	38,7	49,4
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	46,6	43,5	37,9	48,5
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	45,9	42,7	37,1	47,7
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	48,2	45,1	39,5	50,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	47,9	44,7	39,1	49,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	47,0	43,8	38,2	48,8
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,0	42,9	37,2	47,9
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	45,1	42,0	36,4	47,0
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	44,4	41,2	35,6	46,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	33,4	30,3	24,6	35,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	34,6	31,5	25,8	36,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	34,9	31,7	26,0	36,7
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,6	30,5	24,8	35,5
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	34,5	31,4	25,7	36,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	34,4	31,3	25,7	36,3
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	36,4	33,3	27,6	38,3
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	36,3	33,2	27,5	38,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	36,1	33,0	27,3	38,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	38,6	35,5	29,8	40,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	38,2	35,1	29,4	40,1
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	38,7	35,6	29,9	40,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	40,5	37,4	31,7	42,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	39,8	36,7	31,1	41,7
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,3	37,2	31,5	42,2
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,2	44,1	38,5	49,1
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	45,6	42,5	36,8	47,5
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	44,2	41,1	35,4	46,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	50,7	47,6	42,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	47,3	44,2	38,6	49,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	45,1	42,0	36,4	47,0
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	46,7	43,6	38,0	48,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	46,0	42,9	37,2	47,9
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	44,7	41,6	36,0	46,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	43,3	40,2	34,5	45,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	43,4	40,3	34,7	45,3
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	43,0	39,9	34,2	44,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	49,5	46,4	40,8	51,4
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	48,0	44,9	39,3	49,9
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	52,8	49,7	44,0	54,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	49,3	46,2	40,5	51,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	47,4	44,3	38,7	49,3
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	50,0	46,9	41,3	51,9
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,4	50,1
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	46,7	43,6	37,9	48,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	49,5	46,4	40,8	51,4
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	48,5	45,4	39,7	50,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,2	44,1	38,4	49,1
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	45,0	41,9	36,2	46,9
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	44,9	41,8	36,1	46,8
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	44,5	41,4	35,7	46,4
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	41,5	38,4	32,7	43,4
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	41,8	38,7	33,1	43,7
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,9	43,6
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,9	33,4	26,5	38,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	36,8	33,9	27,4	38,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,5	33,3	27,4	38,3
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,8	33,6	27,8	38,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	33,7	30,6	24,9	35,6
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	32,4	29,3	23,6	34,3
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	24,7	21,7	15,8	26,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	23,7	20,9	14,7	25,9
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	23,7	21,2	14,6	26,2
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,7	23,7	16,4	28,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)

Gecumuleerde geluidsbelasting in dB (tbv BOUWBESLUIT)

conform: Reken en meetvoorschrift 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2)

project: Wilhelminawerf te Utrecht
projectnr.: 12.0948.v02
omschrijving: cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

L^*_{VL} **= 1,00*L_{VL} + 0,00**
L^*_{RL} **= 0,95*L_{RL} - 1,40**
L^*_{IL} **= 1,00*L_{IL}+ 1,00**
L^*_{LL} **= 0,98*L_{LL} + 7,03**

L_{CUM} **= 10log[som(10^(L^*_n/10)]**
n = VL, RL, IL, LL

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5	53,9		47,3		**55,0**
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5	53,9		48,8		**55,3**
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5	53,7		49,8		**55,5**
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5	53,6		51,5		**56,1**
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	53,9		44,7		**54,5**
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	53,9		45,4		**54,6**
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	53,8		46,5		**54,7**
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	53,7		48,9		**55,2**
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	51,7		46,8		**53,2**
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	51,8		46,7		**53,2**
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	52,1		46,9		**53,5**
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	52,4		48,8		**54,3**
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	49,2		48,5		**52,4**
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	49,7		48,5		**52,6**
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	50,7		48,5		**53,2**
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	51,2		49,3		**53,8**
104_A	blok A APP 43-51	13,5	51,8		48,1		**53,7**
104_B	blok A APP 43-51	16,5	52,0		50,2		**54,7**
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		**52,2**
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	49,2		48,7		**52,5**
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	50,3		47,4		**52,5**
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		**52,2**
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	51,7		47,1		**53,3**
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	51,9		47,7		**53,6**
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	52,1		48,6		**54,0**
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	52,6		50,7		**55,2**
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	47,1		48,6		**51,6**
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	48,2		47,7		**51,5**
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	49,4		46,1		**51,4**
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	50,3		46,5		**52,1**
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	46,6		46,4		**50,0**
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	47,8		44,5		**49,8**
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	48,8		44,7		**50,5**
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	49,7		45,0		**51,2**
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,9		42,2		**48,4**
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	48,1		42,7		**49,5**
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	49,2		43,2		**50,4**
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,4		53,3		**55,0**
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	47,2		53,9		**55,6**
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	48,5		54,4		**56,2**
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	34,8		**55,1**		**56,1**
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	37,1		**55,0**		**56,1**
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	41,8		**55,0**		**56,2**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]	
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	44,9		**55,0**		**56,3**	
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	35,8		**55,0**		**56,0**	
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	38,0		**55,0**		**56,1**	
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	43,4		**55,0**		**56,2**	
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	45,7		**55,0**		**56,4**	
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		**55,0**		**56,0**	
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	38,3		**55,0**		**56,1**	
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	41,7		**55,0**		**56,2**	
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		**55,0**		**56,0**	
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	45,1		**55,0**		**56,3**	
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	45,6		**55,0**		**56,4**	
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	46,0		**55,0**		**56,4**	
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	46,8		**55,0**		**56,5**	
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	36,3		**55,0**		**56,0**	
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	38,4		**55,0**		**56,1**	
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	44,4		**55,0**		**56,3**	
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	46,1		**55,0**		**56,4**	
116_A	blok A APP 43-51	13,5	46,2		**55,0**		**56,4**	
116_B	blok A APP 43-51	16,5	46,7		**55,0**		**56,5**	
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	37,1		**55,0**		**56,1**	
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	37,9		**55,0**		**56,1**	
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	41,6		**55,0**		**56,2**	
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	43,7		**55,0**		**56,3**	
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	48,3		56,1		**57,6**	**D**
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	48,8		57,3		**58,8**	**D**
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	48,9		59,2		**60,5**	**D**
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	48,6		59,7		**61,0**	**D**
119_A	blok A APP 59-61	19,5	50,4		54,3		**56,5**	
119_B	blok A APP 59-61	22,5	51,3		56,0		**58,0**	**D**
120_A	blok A APP 60-62	19,5	47,1		54,7		**56,3**	
120_B	blok A APP 60-62	22,5	49,0		56,7		**58,3**	**D**
121_A	blok A APP 43-51	13,5	50,5		53,2		**55,8**	
121_B	blok A APP 43-51	16,5	51,2		54,5		**56,9**	
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5	45,0		44,6		**48,3**	
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5	45,5		47,5		**50,2**	
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5	45,6		48,7		**51,1**	
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5	46,1		49,8		**52,1**	
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5	46,7		51,8		**53,7**	
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5	47,3		53,2		**55,0**	
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5	47,4		53,5		**55,3**	
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5	41,2		45,8		**47,9**	
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5	43,4		47,3		**49,5**	
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5	45,5		48,7		**51,1**	
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5	46,9		50,5		**52,8**	
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5	47,5		52,5		**54,5**	
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5	47,6		53,0		**54,9**	
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5	46,4		53,2		**54,9**	
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5	43,7		51,5		**53,0**	
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5	45,2		53,7		**55,2**	
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5	46,6		54,1		**55,7**	
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5	47,2		54,5		**56,1**	
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5	47,5		54,8		**56,4**	
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5	46,8		55,0		**56,5**	
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5	48,6		52,7		**54,9**	
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5	49,6		53,1		**55,4**	
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5	51,1		53,5		**56,1**	
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5	51,8		53,9		**56,6**	
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5	52,1		54,1		**56,9**	
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5	44,0		52,9		**54,3**	
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5	45,7		53,3		**54,9**	
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5	47,0		53,6		**55,3**	
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5	47,6		53,9		**55,6**	
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5	47,5		54,1		**55,8**	

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5	47,6		54,2		**55,9**
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5	47,7		51,9		**54,0**
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5	49,4		52,2		**54,7**
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5	51,4		52,7		**55,7**
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5	52,0		53,0		**56,1**
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5	52,3		53,3		**56,4**
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5	44,2		49,7		**51,6**
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5	44,6		50,0		**51,9**
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5	45,4		50,3		**52,3**
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5	46,9		50,6		**52,8**
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5	47,7		50,7		**53,2**
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5	47,6		50,8		**53,2**
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	47,5		50,9		**53,3**
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5	44,6		49,7		**51,6**
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5	45,5		49,8		**51,9**
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5	46,8		50,0		**52,4**
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5	47,1		50,1		**52,5**
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5	46,3		50,3		**52,5**
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5	46,8		50,3		**52,6**
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5	41,3		48,9		**50,5**
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5	43,0		49,3		**51,0**
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5	44,1		49,4		**51,3**
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5	45,4		49,5		**51,6**
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5	46,0		49,5		**51,9**
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5	45,9		49,6		**51,9**
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5	47,3		49,7		**52,4**
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5	42,7		49,1		**50,8**
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5	43,3		49,3		**51,1**
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5	44,2		49,2		**51,2**
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5	44,9		49,2		**51,3**
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5	46,2		49,2		**51,7**
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5	48,2		49,3		**52,4**
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5	47,2		46,5		**50,4**
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5	48,1		46,9		**51,0**
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5	48,9		46,8		**51,4**
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5	49,8		46,7		**51,9**
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5	51,2		44,8		**52,3**
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5	52,5		44,5		**53,3**
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5	54,1		44,5		**54,7**
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5	49,7		47,2		**52,0**
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5	49,8		46,7		**51,9**
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5	50,4		44,8		**51,7**
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5	51,4		43,9		**52,3**
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5	52,1		43,5		**52,8**
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5	53,2		43,5		**53,7**
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5	49,5		46,3		**51,5**
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5	49,8		46,3		**51,8**
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5	49,6		46,0		**51,5**
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5	50,2		44,1		**51,4**
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5	51,2		43,2		**52,0**
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5	52,0		42,9		**52,6**
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5	52,9		42,5		**53,4**
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5	49,7		45,7		**51,4**
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5	49,7		45,3		**51,3**
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5	50,3		42,9		**51,2**
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5	51,4		42,4		**52,0**
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5	52,2		42,0		**52,7**
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5	53,0		41,5		**53,4**
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5	49,6		44,9		**51,1**
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5	49,4		45,0		**51,0**
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5	49,6		43,0		**50,7**
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5	50,2		42,1		**51,0**
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5	51,4		41,7		**52,0**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5	52,3		41,4		**52,7**
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	53,0		41,1		**53,3**
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5	49,6		45,4		**51,3**
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5	49,8		43,8		**51,0**
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5	50,3		43,0		**51,2**
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5	51,5		42,7		**52,2**
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5	52,3		42,4		**52,8**
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5	53,0		42,0		**53,4**
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5	53,6		41,0		**53,9**
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5	54,5		40,9		**54,7**
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5	54,8		41,2		**55,0**
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5	55,4		41,7		**55,6**
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5	55,3		43,8		**55,7**
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5	50,2		43,0		**51,1**
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5	50,3		42,9		**51,2**
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5	50,7		42,9		**51,5**
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5	51,7		43,3		**52,4**
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5	52,5		43,5		**53,1**
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5	53,1		44,1		**53,7**
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5	53,7		43,4		**54,2**
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5	54,4		43,5		**54,8**
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5	54,8		43,8		**55,2**
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5	55,3		44,2		**55,7**
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5	55,3		45,6		**55,9**
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5	49,7		45,3		**51,3**
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5	49,9		44,7		**51,3**
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5	50,0		44,8		**51,4**
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5	50,2		45,0		**51,6**
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5	51,1		45,3		**52,4**
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5	51,8		45,9		**53,0**
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5	52,9		47,1		**54,1**
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	47,7		52,5		**54,5**
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	48,8		53,2		**55,3**
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	48,6		53,5		**55,5**
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	48,9		53,8		**55,8**
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	49,2		54,0		**56,0**
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	51,6		39,7		**51,9**
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	54,3		40,1		**54,5**
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	55,4		41,2		**55,6**
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	56,1		41,9		**56,3**
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	56,1		43,6		**56,4**
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	49,2		51,5		**54,2**
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	48,2		50,1		**52,9**
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	41,1		50,8		**52,2**
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	39,1		50,9		**52,1**
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,4		51,3		**52,4**
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,6		51,1		**52,3**
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	50,4		47,4		**52,5**
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	53,0		47,2		**54,2**
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,2		44,9		**55,7**
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,1		43,7		**55,5**
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	55,0		44,6		**55,5**
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	54,9		45,8		**55,5**
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5	46,2		49,7		**52,0**
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5	46,1		49,9		**52,1**
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5	46,6		49,9		**52,3**
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5	47,3		50,0		**52,5**
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5	48,4		49,7		**52,7**
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5	49,4		49,9		**53,2**
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5	40,2		50,5		**51,8**
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5	42,1		50,7		**52,1**
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5	42,9		50,8		**52,3**
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5	43,8		50,9		**52,5**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5	44,4		50,9		**52,6**
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5	44,9		49,0		**51,2**
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	42,6		52,4		**53,7**
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	43,3		52,5		**53,9**
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	44,0		52,6		**54,0**
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	44,7		51,6		**53,2**
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	45,3		51,7		**53,4**
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	46,0		51,8		**53,6**
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5	44,1		52,6		**54,0**
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5	44,5		52,8		**54,3**
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5	45,0		52,0		**53,6**
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5	45,6		52,1		**53,8**
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5	45,7		52,1		**53,8**
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5	46,5		50,3		**52,5**
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5	43,9		50,8		**52,4**
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5	45,2		50,9		**52,7**
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5	45,5		50,0		**52,1**
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5	45,7		50,1		**52,2**
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5	46,1		50,2		**52,4**
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5	45,8		50,3		**52,4**
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5	46,6		49,6		**52,0**
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5	46,1		49,7		**52,0**
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5	46,2		49,9		**52,2**
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5	46,6		50,0		**52,3**
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5	46,2		50,1		**52,3**
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5	46,2		46,6		**50,0**
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5	47,0		46,5		**50,3**
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5	53,3		46,3		**54,3**
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	55,3		46,0		**55,9**
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	55,4		46,0		**56,0**
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	54,1		45,1		**54,7**
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5	52,9		51,0		**55,5**
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5	54,0		50,2		**55,8**
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	56,4		49,4		**57,4**
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	57,6		48,3		**58,2**
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	58,0		47,4		**58,5**
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	50,3		46,6		**52,2**
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5	53,8		50,8		**55,9**
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	54,7		49,9		**56,2**
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	56,4		49,1		**57,3**
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	57,3		48,2		**57,9**
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	57,6		47,5		**58,1**
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5	53,3		52,7		**56,5**
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5	54,2		51,7		**56,5**
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	55,8		50,8		**57,3**
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	56,7		49,9		**57,7**
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	57,1		49,1		**57,9**
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	57,5		48,4		**58,1**
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	52,5		52,7		**56,2**
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	53,3		51,8		**56,1**
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	54,8		51,0		**56,6**
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	55,6		49,8		**56,8**
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	56,1		48,9		**57,0**
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	56,6		48,2		**57,3**
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5	51,1		51,1		**54,6**
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5	51,9		50,5		**54,7**
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5	52,7		49,8		**54,9**
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5	54,1		49,1		**55,6**
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	54,8		47,7		**55,8**
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	55,5		47,1		**56,2**
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5	48,7		47,2		**51,5**
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5	49,3		48,3		**52,3**
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5	48,0		48,5		**51,8**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5	55,6		43,1		**55,9**
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5	55,9		42,9		**56,2**
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	56,1		43,2		**56,4**
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5	55,9		42,9		**56,2**
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	56,2		42,4		**56,4**
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	56,5		42,7		**56,7**
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	56,7		42,8		**56,9**
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	57,0		42,9		**57,2**
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	57,1		44,0		**57,4**
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	57,3		43,7		**57,5**
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	57,5		43,5		**57,7**
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	57,5		44,5		**57,8**
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	60,1		49,3		**60,5**
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	60,3		47,9		**60,6**
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	60,3		46,9		**60,5**
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	60,8		52,7		**61,6**
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	60,9		49,3		**61,3**
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	60,8		47,4		**61,0**
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	61,0		49,3		**61,4**
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	61,3		48,1		**61,6**
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	61,3		46,8		**61,5**
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	58,5		45,5		**58,8**
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	59,3		45,8		**59,5**
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	59,6		45,6		**59,8**
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5	47,2		51,7		**53,8**
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5	48,1		51,1		**53,6**
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5	48,9		50,3		**53,2**
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5	42,7		55,0		**56,2**
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5	44,0		51,7		**53,3**
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5	45,5		50,3		**52,3**
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5	41,9		53,2		**54,4**
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5	42,4		52,0		**53,3**
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5	44,6		51,1		**52,8**
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5	46,4		52,7		**54,4**
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5	47,8		52,0		**54,1**
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5	53,0		51,2		**55,6**
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5	47,4		50,0		**52,6**
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5	48,4		50,1		**52,9**
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5	49,7		50,0		**53,4**
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5	44,5		50,1		**51,9**
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5	45,4		50,3		**52,3**
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5	47,1		50,3		**52,7**

#: cumulatie van parkeren en HWC
D: dove gevel

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181
F +31 (0)20-6634962
E Amsterdam@chri.nl
www.chri.nl

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

MEMO

T.a.v. De heer R. Goes
Van ir. B. Verheggen

Datum	Referentie	E-mail	Behandeld door
18 februari 2015	20131482-08	babette.verheggen@dpa.nl	B. Verheggen/TvD

Betreft **Wilhelminawerf Utrecht; Binnenniveaus t.g.v. HWC Kanaalweg**

In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het plan Wilhelminawerf is door ons de geluidwering van de gevel van het plan getoetst aan de eisen uit het Bouwbesluit. Het plan is gelegen binnen de geluidzone van diverse wegen en van de HulpwarmteCentrale Kanaalweg (HWC). Omdat tegelijkertijd ook een bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening de optredende binnenniveaus ten gevolge van de HWC nader beschouwd. Hierbij is ook de laagfrequente bijdrage in het geluid betrokken, welke bij een beoordeling aan de eisen uit het Bouwbesluit achterwege kan blijven.

Uitgangspunten

De optredende geluidniveaus ten gevolge van de HWC worden gekenmerkt door een laagfrequente bijdrage. Het middels het geluidmodel berekende spectrum ter plaatse van de maatgevende woning is in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel1 Spectrum HWC

Octaafband	**63 Hz**	**125 Hz**	**250 Hz**	**500 Hz**	**1000 Hz**	**2000 Hz**
Correctieterm	-2	-11	-13	-14	-13	-16

Met behulp van dit spectrum zijn aanvullende berekeningen opgesteld voor het woningtype 3.41. Dit woningtype ondervindt de maatgevende geluidbelasting. De berekende geluidbelasting volgens het rekenmodel bedraagt 60 dB etmaalwaarde. Echter in het rekenmodel is de geluiduitstraling van de schoorsteen zeer ongunstig gemodelleerd. Binnen de mogelijkheden van de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999” kan de schoorsteen anders worden gemodelleerd. Dit resulteert in een 2 dB(A) lagere geluidbelasting: 58 dB(A) etmaalwaarde.

De geluidbelasting van 58 dB(A) etmaalwaarde is gehanteerd in de aanvullende berekeningen. De geluidniveaus in de afzonderlijke etmaalperioden bedragen:

- Dagperiode: 48,8 dB(A)
- Avondperiode: 48,8 dB(A)
- Nachtperiode: 48,0 dB(A)

In de berekeningen is verder uitgegaan van de geluidwerende voorzieningen welke benodigd zijn om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit. Deze maatregelen bestaan uit:

Oostgevel

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m^2;
- Ventilatievoorzieningen BUVA Acoustream;

Westgevel

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m^2;

Noordgevel

- Verzwaarde paneelconstructies met een massa van minimaal 55 kg/m^2;

Dak

- Dakelementen met een geluidisolatie van minimaal $R_{A,weg}$ = 32 dB(A). Dit houdt in dat geen hardschuim als isolatiemateriaal toegepast kan worden.

De slaapkamer van woningtype 3.41 is niet direct onder de schuine kap gelegen, maar is voorzien van een extra betonnen plafond. De geluidbijdrage via de lichte dakconstructie is in de slaapkamer verwaarloosbaar.

Van veel producten zijn slechts indicatieve gegevens beschikbaar van de laagfrequente geluidisolatie. De geluidisolatie in de 63 Hz-octaafband is bepaald op basis van de beschikbare testresultaten (beglazing, paneelconstructies) of literatuur.

Berekeningsresultaten

In de navolgende tabel zijn de berekende geluidniveaus in de woon- en slaapkamer van de maatgevende woning (bouwnummer 3.41) weergegeven. Berekeningsresultaten zijn in de bijlage bij deze memo opgenomen.

Tabel 2 Berekende binnenniveaus

Woonkamer	Dagperiode	36,2 dB(A)	Etmaalwaarde* 45,4 dB(A)
	Avondperiode	36,2 dB(A)	
	Nachtperiode	35,4 dB(A)	
Slaapkamer	Dagperiode	24,7 dB(A)	Etmaalwaarde* 33,9 dB(A)
	Avondperiode	24,7 dB(A)	
	Nachtperiode	23,9 dB(A)	

*: Etmaalwaarde is de hoogste waarde van het geluidniveau in de dagperiode + 0 dB(A), de avondperiode + 5 dB(A) of de nachtperiode +10 dB(A).

Beoordeling

De berekende geluidniveaus variëren van 36 dB(A) in de woonkamer tot 25 dB(A) in de slaapkamer. De etmaalwaarde voor de woon- en slaapkamer bedraagt resp. 45 en 34 dB(A).

In de Wet geluidhinder worden voor de onderhavige situatie geen eisen gesteld aan het binnenniveau in de woningen. In het Bouwbesluit wordt uitgegaan van een toelaatbaar binnenniveau van maximaal 35 dB(A) etmaalwaarde. Wanneer voor de beoordeling van de berekende binnenniveaus wordt aangesloten bij het Bouwbesluit, blijkt dat enkel in de woonkamer een overschrijding van deze waarde optreedt. In de dagperiode bedraagt deze overschrijding 1 dB(A), in de avondperiode 6 dB(A) en in de nachtperiode 10 dB(A)

Een verschil van 1 dB(A) in geluidniveau is niet hoorbaar, verschillen van 6 tot 10 dB(A) zijn wel hoorbaar. In de nachtperiode verblijft men in de regel echter niet in de woonkamer, maar in de slaapkamer. Hier wordt wel aan de eisen voldaan. Enkel tijdens de avondperiode blijft een potentieel hinderlijke situatie aanwezig. Gelet op de beperkte bedrijfsduur van de HWC onder normale omstandigheden (tijdens piekmomenten of calamiteiten, slechts enkele dagen per jaar) wordt het optredende binnenniveau in de avondperiode niet als onredelijk bezwarend geacht.

Slotopmerking

Tot slot merken wij op dat de hiervoor gepresenteerde geluidniveaus zijn gebaseerd op een rekenmodel welke de huidige situatie van de HWC zou omvatten, maar welke niet overeenstemt met de vergunde situatie van de HWC uit 1990. Sinds 1990 zijn door de HWC een tweetal meldingen gedaan van wijziging van de inrichting. Deze zijn echter door de melder als akoestisch niet-relevant aangemerkt. Het rekenmodel van de daadwerkelijk vergunde situatie genereert lagere geluidniveaus. Ook is er volgens informatie van de Gemeente Utrecht geen sprake van een relevante laagfrequente geluidbijdrage. De juridische status van het nu gebruikte rekenmodel is daarmee onduidelijk. Het is dan ook de vraag of de laagfrequente geluidemissie van de HWC het juiste uitgangspunt is.

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 3.41 IL (+63 Hz BVE)**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	handinvoer
Uitgevoerd door	BVE

				totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Ci					-2.0	-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0	--	--

verblijfsgebied	**VG1**			totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Geluidbelasting	58	dB										
Opgegeven in			Letmaal									
Su,tot	61.9	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)									
GA;k	**18.1**	**dB**										
GA;k, vereist		dB										
debiet	**45.0**	**dm3/s**										
debiet, vereist	35.0	dm3/s										

WK												
Su,ruimte	51.7	m2										
GA;k	**12.6**	**dB**										
GA;k, vereist		dB										
V	50.7	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**12.6**	**dB**		GA	12.8	26.5	36.1	42.0	46.8	54.2	0.0	0.0
Lp	45.4	dB		Lp	45.2	31.5	21.9	16.0	11.2	3.8	0.0	0.0

Westgevel

Su,gevel 5.3 m2 Cl 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel 23.8 dB

GA,gevel 23.8 dB GA,g 23.8 24.1 36.7 44.0 53.6 56.4 60.6 0.0 0.0

Gi,g 22.1 25.7 31 39.6 43.4 44.6 -99.9 -99.9

Lp,gevel 34.2 dB Lp,g 34.2 33.9 21.3 14.0 4.4 1.6 -2.6 0.0 0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	3.96m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	24.1	33.9	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	1.00m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	37.7	20.3	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	0.34m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	40.8	17.2	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	4.80m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-4.5	--	RA	55.1	99.0	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0	65.0	99.0
kier	4.40m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	54.6	3.4	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	4.00m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	2.0	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0

Oostgevel

Su,gevel	13.5	m2						Cl		7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
GA;k,gevel	22.8	dB															
GA,gevel	22.8	dB						GA,g	22.8	23.2	35.3	40.0	43.7	49.1	57.9	0.0	0.0
								Gi,g		21.2	24.3	27	29.7	36.1	41.9	-99.9	-99.9
Lp,gevel	35.2	dB						Lp,g	35.2	34.8	22.7	18.0	14.3	8.9	0.1	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	6.80 m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	23.7	34.3	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	5.00 m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	32.7	25.3	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	1.70 m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	35.8	22.2	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	15.40 m	na50	naad	Band en lat	52.2	5.8	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.4	2.6	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	51.6	6.4	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
rooster	1.00 m	*sbub32	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR 63Hz	37.8	20.2	--	DneA	33.5	33.0	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2	99.0	99.0
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: 0.0 m D: 0.0 m													
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		0.0	2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0	0.0	0.0
				Dv 0.1 m Dh m													
				RqA: 7.0													
				Qv: 22.5 dm3/s debiet: 22.5 dm3/s													

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2						Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	18.5	dB															
GA,gevel	18.5	dB						GA,g	18.5	18.7	32.7	44.7	50.7	54.7	62.7	0.0	0.0
								Gi,g		16.7	21.7	31.7	36.7	41.7	46.7	-99.9	-99.9
Lp,gevel	39.5	dB						Lp,g	39.5	39.3	25.3	13.3	7.3	3.3	-4.7	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	18.20 m2	*pa37b(	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	18.5	39.5	--	RA	21.8	20.0	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0	99.0	99.0

Dak

Su,gevel	20	m2			Cl		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer				Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--													
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m										
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m										
GA;k,gevel	15.1	dB												
GA,gevel	15.1	dB			GA,g	15.1	15.3	29.3	41.3	51.3	55.3	61.3	0.0	0.0
					Gi,g		13.3	18.3	28.3	37.3	42.3	45.3	-99.9	-99.9
Lp,gevel	42.9	dB			Lp,g	42.9	42.7	28.7	16.7	6.7	2.7	-3.3	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dak	20.00m2	*da32(6:	dak	DH5b: Wol-geisol.omgekeerde sporenka	15.1	42.9	--	RA	15.8	14.0	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0	99.0	99.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2												
GA;k	**24.1**	**dB**												
GA;k, vereist		dB												
V	26	m3												
T,ref	0.5	s												
GA	**24.1**	**dB**			GA		24.5	36.6	41.2	44.0	49.4	58.5	0.0	0.0
Lp	33.9	dB			Lp		33.5	21.4	16.8	14.0	8.6	-0.5	0.0	0.0

Oostgevel

Su,gevel	10.2	m2						Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
GA;k,gevel	24.1	dB															
GA,gevel	24.1	dB						GA,g	24.1	24.5	36.6	41.2	44.0	49.4	58.5	0.0	0.0
								Gi,g		22.5	25.6	28.2	30	36.4	42.5	-99.9	-99.9
Lp,gevel	33.9	dB						Lp,g	33.9	33.5	21.4	16.8	14.0	8.6	-0.5	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	5.10m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	25.1	32.9	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	3.80m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	34.0	24.0	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	1.30m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	37.0	21.0	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	11.50m	na50	naad	Band en lat	53.5	4.5	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
kier	5.80m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.5	2.5	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	11.80m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	53.4	4.6	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
rooster	1.00m	*sbub32	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR 63Hz	37.9	20.1	--	DneA	33.5	33.0	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2	99.0	99.0
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: m D: m													
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		0.0	2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0	0.0	0.0
				Dv 0.1 m Dh m													
				RqA: 7.0													
				Qv: 22.5 dm3/s debiet: 22.5 dm3/s													

Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59

3 juni 2015 - HW 1123 ONTWERPBESLUIT

Vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 Wet geluidhinder

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN UTRECHT

Besluiten tot het vaststellen van hogere waarden ingevolge artikel 59 en 83 Wet geluidhinder voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ten behoeve van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf

Overwegingen

1. Voor het plangebied is een procedure gestart om te komen tot vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.
2. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure voor een plan dat in de zone van een weg (artikel 74 Wet geluidhinder) of in de zone van een industrieterrein (artikel 52 Wet geluidhinder) mag de geluidsbelasting op woningen binnen de zone niet hoger zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, in casu 48 dB (artikel 82 Wet geluidhinder), respectievelijk 50 dB(A) (artikel 44 Wet geluidhinder).
3. Het plangebied ligt in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Overste den Oudenlaan/Europalaan, Kanaalweg/Parallelweg ("stedelijk gebied"; zie artikel 1 Wet geluidhinder, begripsbepaling) en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland.
4. Artikel 83, tweede lid Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied woningen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege binnenstedelijk wegverkeer dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 63 dB. Artikel 59 Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om geluidsgevoelige bestemmingen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege industrielawaai dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 55 dB(A). De geluidsbelastingen vanwege de onder overweging 3 genoemde bronnen gaan die waarden niet te boven.
5. Burgemeester en wethouders van Utrecht maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder), omdat geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard. De gemeente heeft in haar beleid (Geluidsnota Utrecht) aangegeven dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - in stedelijk gebied langs lokale wegen ruimtelijk en verkeerskundig ongewenst is.
   De aanleg van een geluidsreducerend wegdek op de Balijebrug zijnde het maatgevende deel van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan is niet realistisch omdat dit type verharding minder goed toepasbaar is op het brugwegdek. De geluidproductie van de hulpwarmtecentrale is vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Deze vergunning is gebaseerd op de Best Beschikbare Technieken. Het treffen van geluidmaatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.
6. De vast te stellen hogere waarden zullen, overeenkomstig artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder, niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.
7. Artikel 3.30 van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen. Dat wil zeggen dat de voorbereiding en bekendmaking van verschillende besluiten tegelijk worden behandeld. De

procedure wordt gevolgd overeenkomstig de Wro, de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, en artikel 110c van de Wet geluidhinder. Het ontwerp van het besluit ligt zes weken ter inzage.

Ontwerp Besluit

Een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf als volgt vast te stellen:

I Wegverkeerslawaai

Blok B:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 52 dB

Blok D:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 53 dB

Blok E:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 54 dB
Vanwege de Kanaalweg/Parallelweg	maximaal 54 dB

II Industrielawaai

Blok A:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 55 dB(A)

Blok B:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 55 dB(A)

Blok C:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 51 dB(A)

Blok D:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 53 dB(A)

Voor de situering van de waarneempunten wordt verwezen naar het "Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht" van Aveco de Bondt, kenmerk RdG/068/12.0948.v06, datum 19 februari 2015.

Aan het besluit worden voor de nieuwe woningen de volgende voorwaarden verbonden:

- Geluidsluwe gevel
  De woning heeft ten minste één gevel met een geluidsniveau niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling
  De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Buitenruimte
  Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze gelegen aan een gevel waar de geluidsbelasting niet meer dan 5 dB hoger is dan de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning;

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

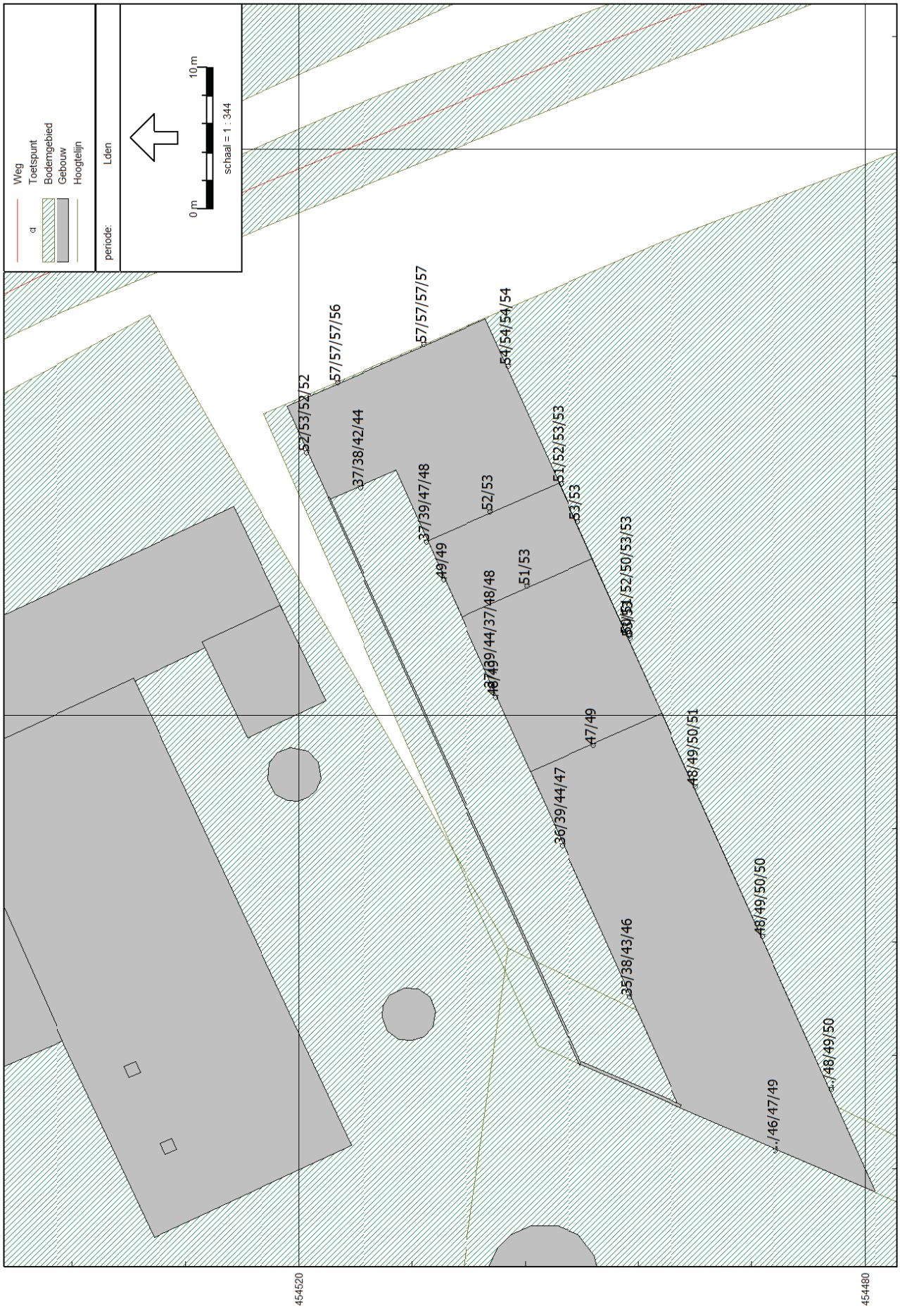
Burgemeester en wethouders van Utrecht,
Namens dezen:

A.M. Cox
Afdelingshoofd Expertise Milieu

Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A

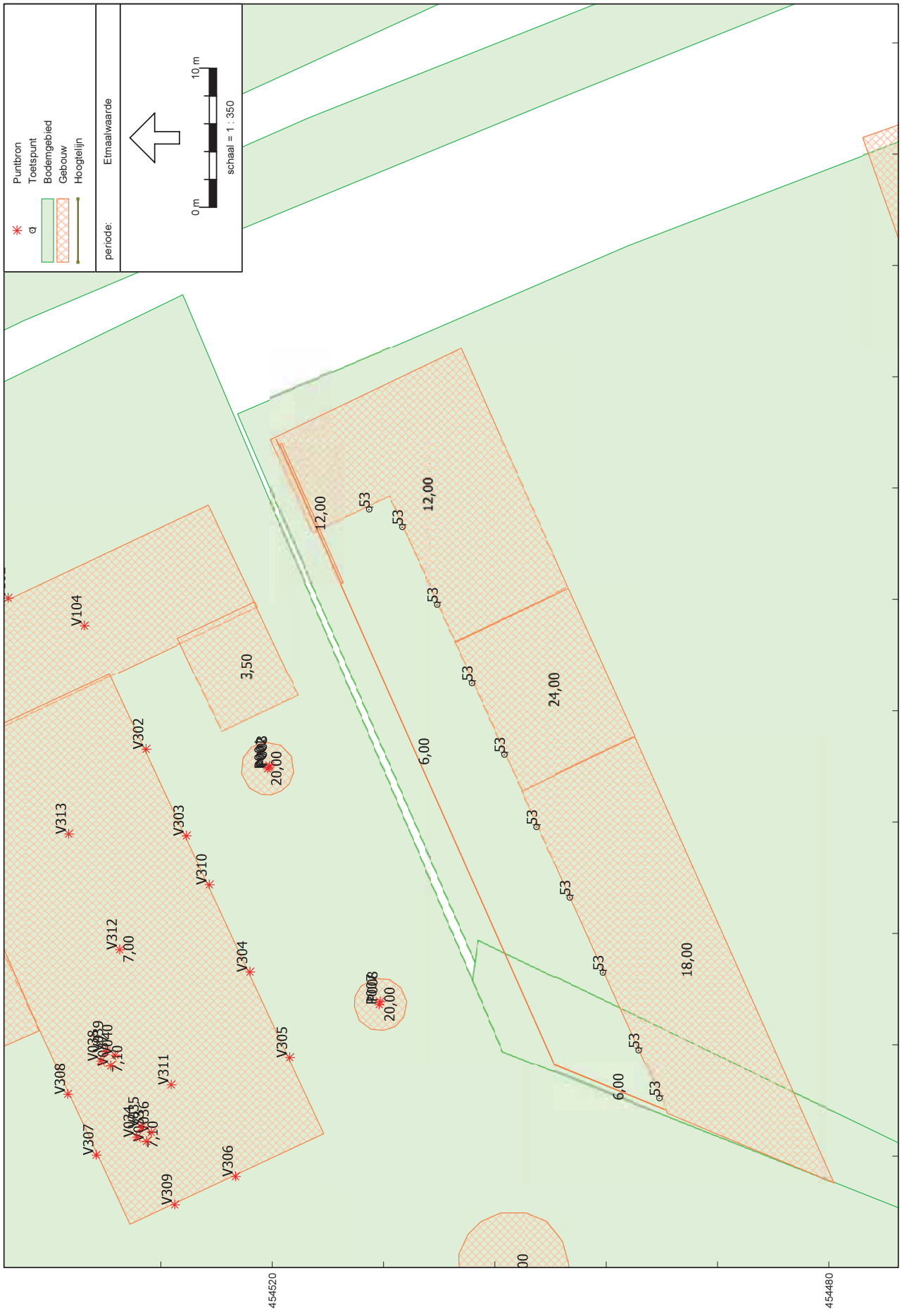
DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

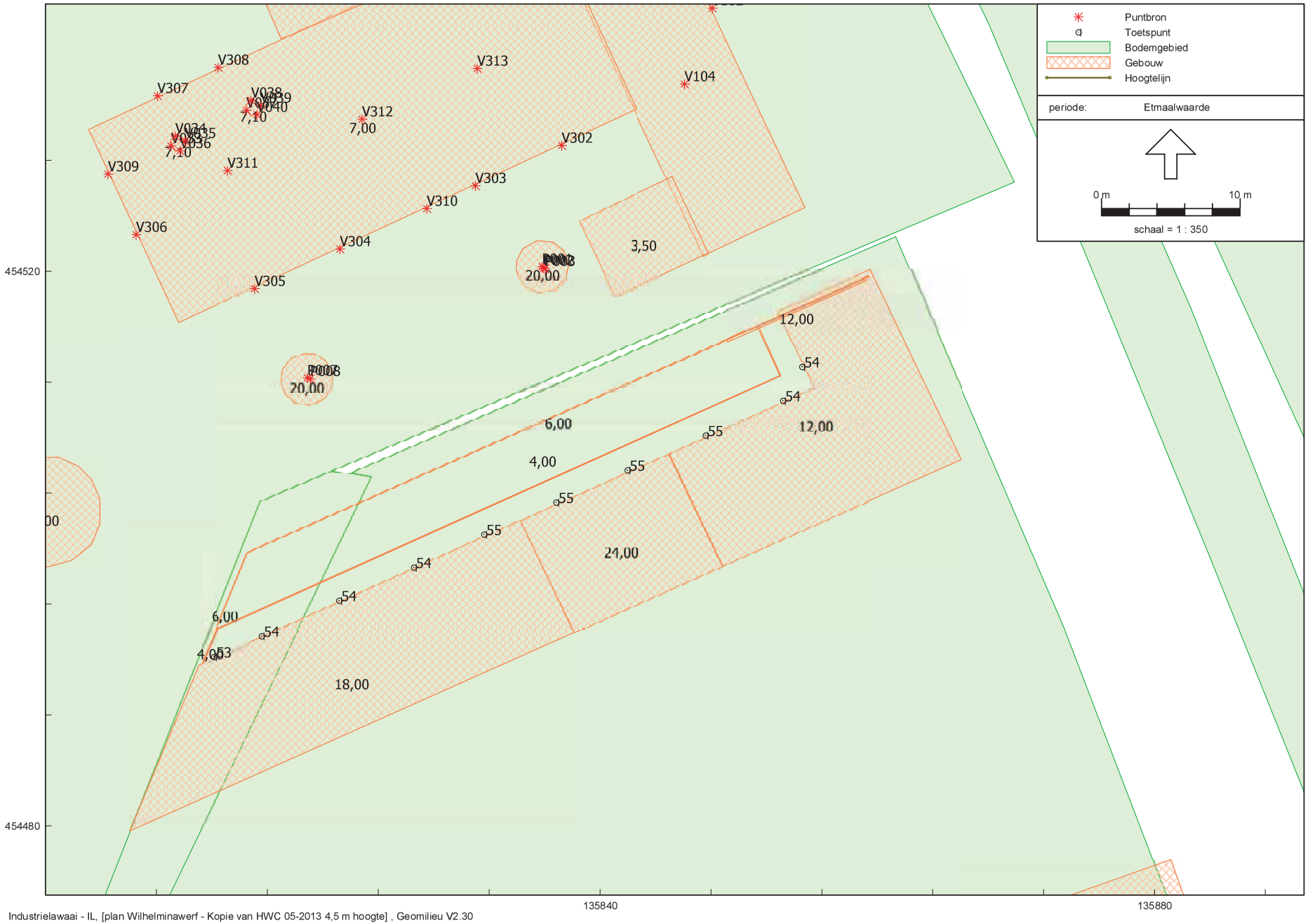
Bijlage VII Geluidbelastingen gevels


Weg
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Lden
0 m
10 m
schaal = 1 : 344
454520
454480
135880
135840
52/53/52/52
57/57/57/56
57/57/57/57
54/54/54/54
37/38/42/44
37/39/47/48
52/53
51/52/53/53
53/53
49/49
51/53
47/49
36/39/44/47
35/38/43/46
48/49/50/51
48/49/50/50
46/47/49
48/49/50
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.60

Kopie van HWC 05-2013 1,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:41

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

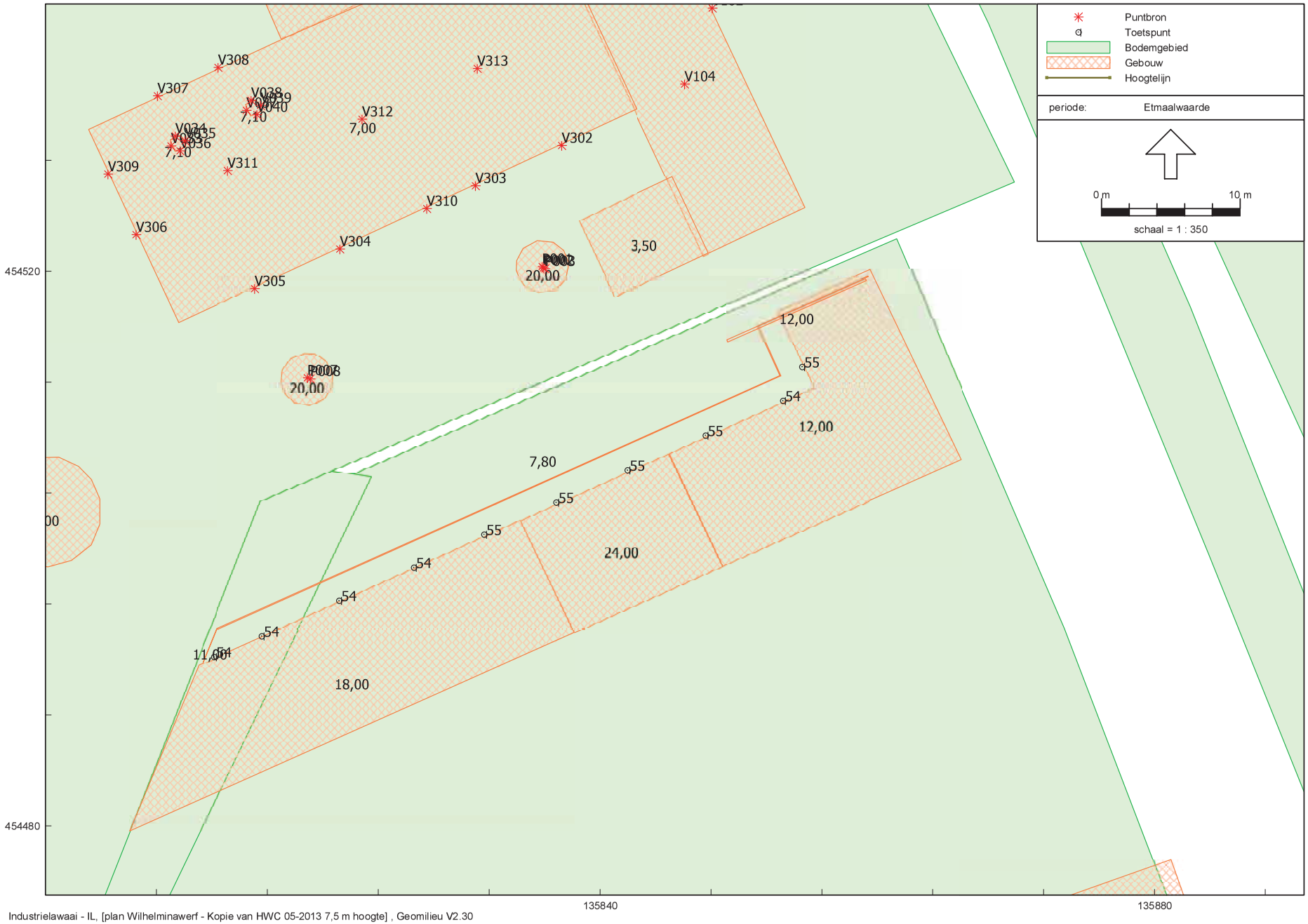




Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:42

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

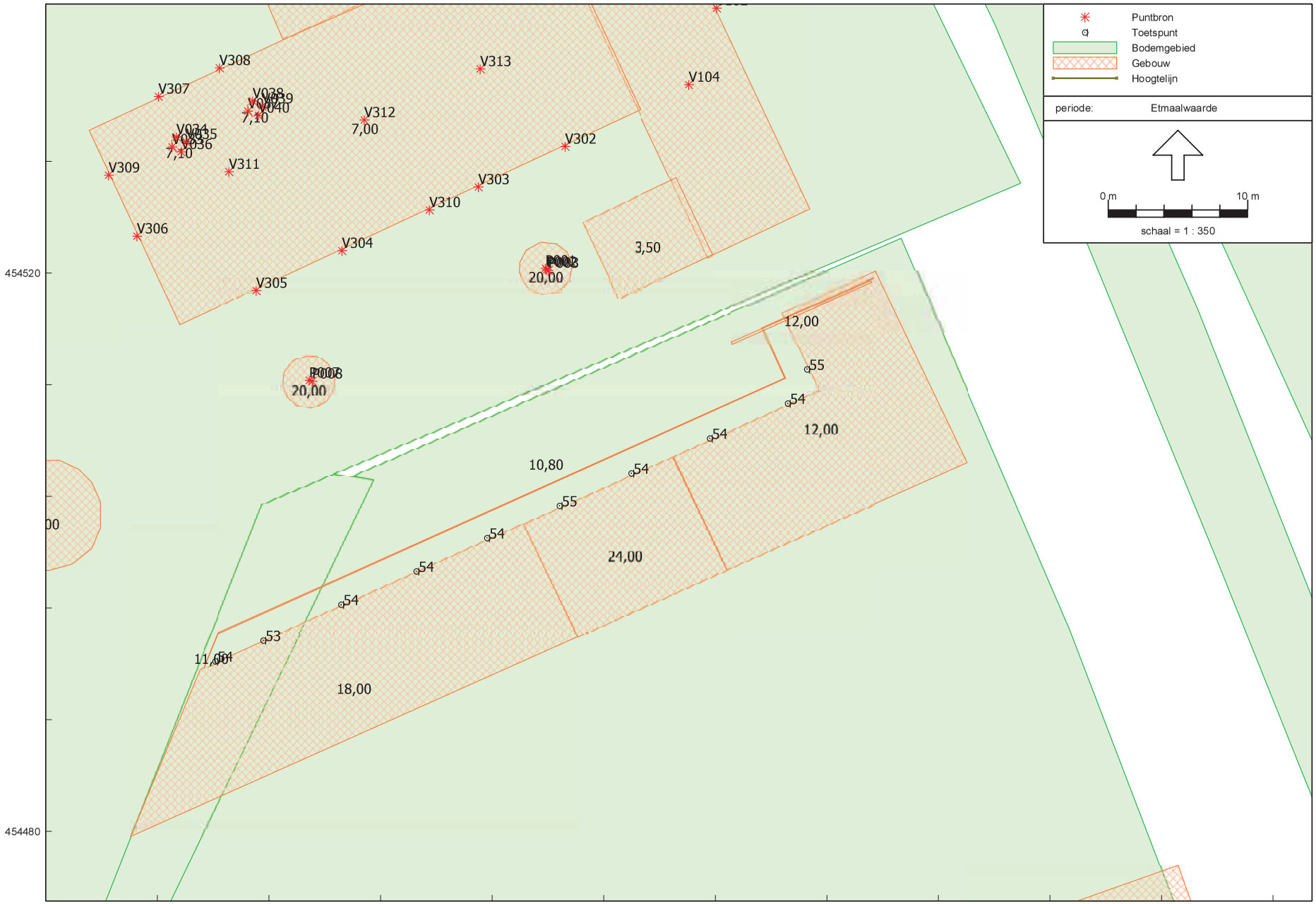
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:43

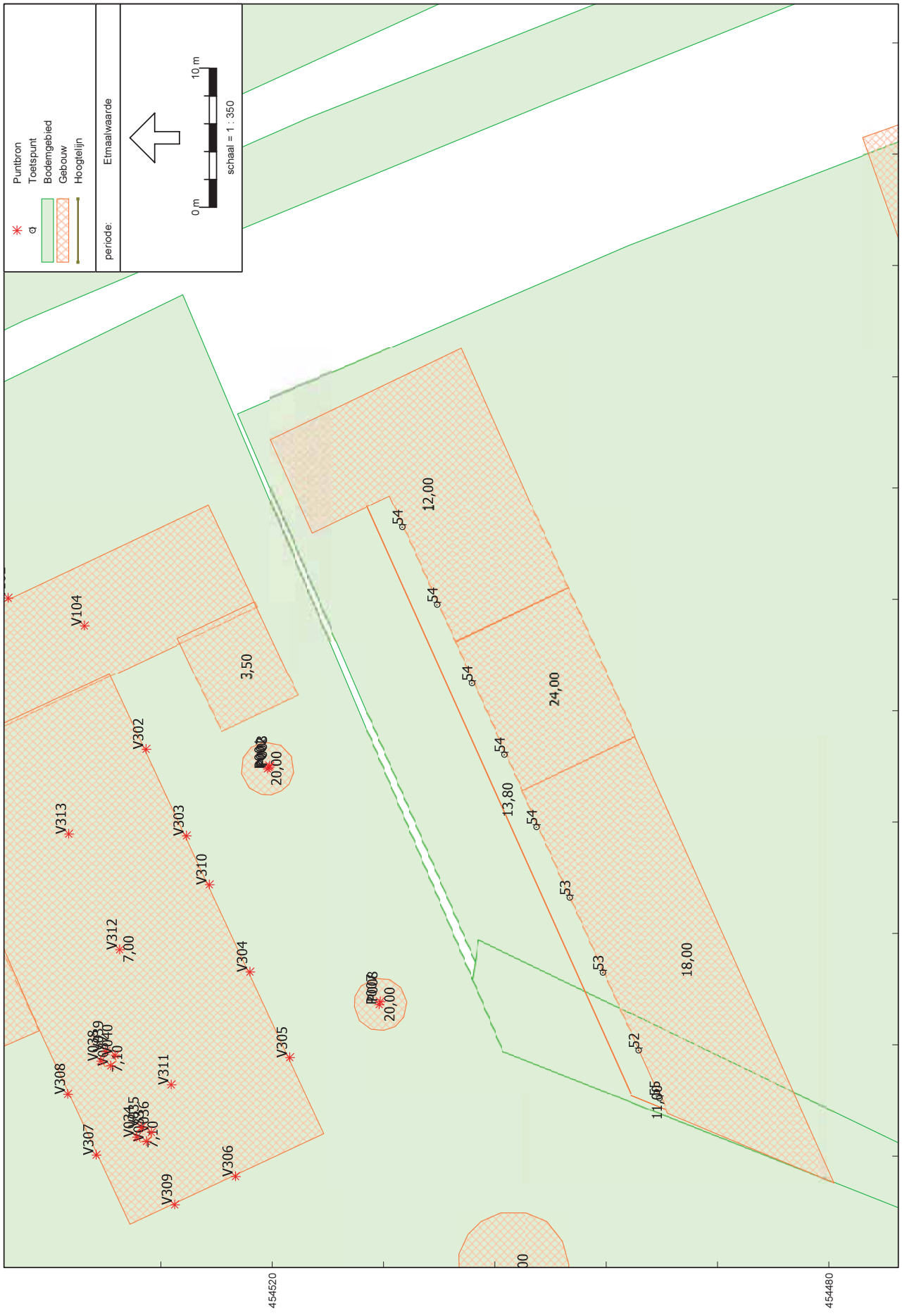
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

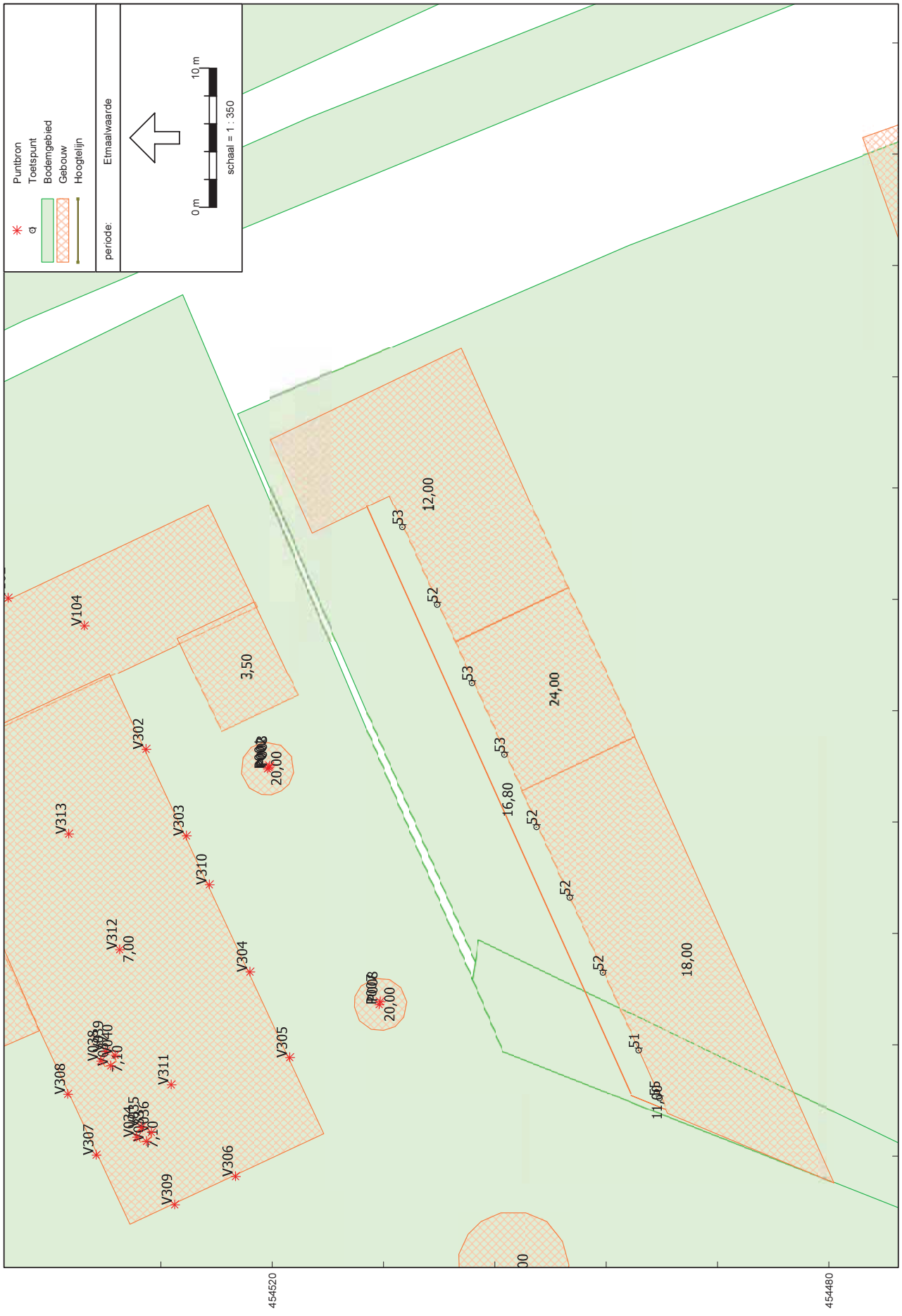


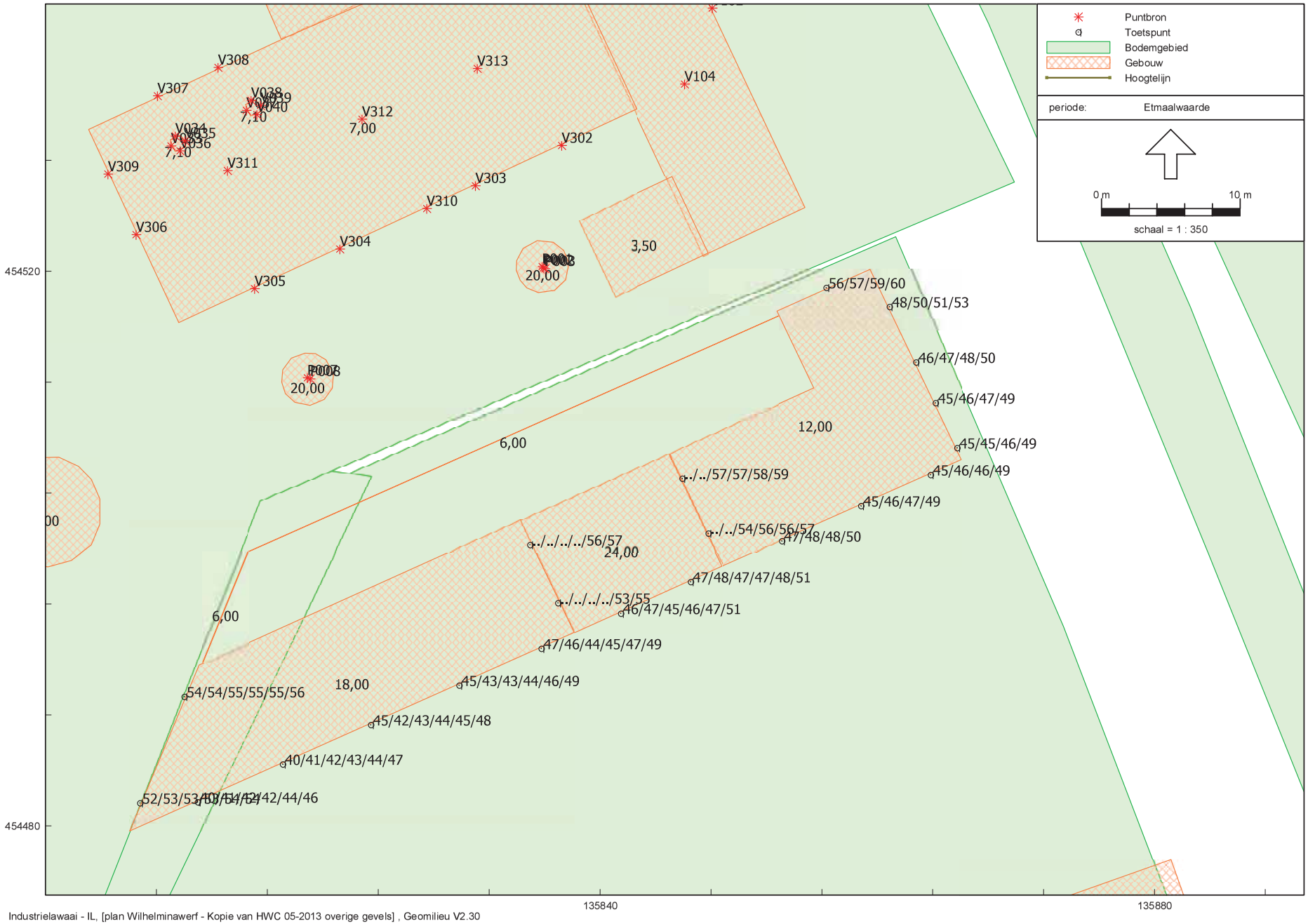
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:45

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
12,00
24,00
13,80
18,00
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 13,5 m hoogte], Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
20,00
12,00
24,00
16,80
18,00
11,00
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte], Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 overige gevels
12 nov 2013, 08:40

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 overige gevels] , Geomilieu V2.30

DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Bijlage VIII Geluidwering Gevels

project **20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum 05-09-2014
Opdrachtgever
Uitgevoerd door NDI

gebouw ***Woning bwnr 3.41 VL**
Rekenmethode NPR 5272
V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum spect.2(NPR)
Uitgevoerd door NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-14.0	-10.0	-7.0	-4.0	-6.0

verblijfsgebied **VG1**

		totaal	125	250	500	1000	2000

Geluidbelasting	57	dB	
Opgegeven als			Lden
Su,tot	41.9	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)
GA;k	**24.8**	**dB**	
GA;k, vereist	24.0	dB	
debiet	**36.5**	**dm3/s**	
debiet, vereist	35.0	dm3/s	

WK

Su,ruimte	31.7	m2								
GA;k	**23.0**	**dB**								
GA;k, vereist	22.0	dB								
V	50.7	m3								
T,ref	0.5	s								
GA	**23.0**	**dB**	GA		28.8	29.2	28.1	30.9	40.1
Lp	34.0	dB	Lp		28.2	27.8	28.9	26.1	16.9

Oostgevel

Su,gevel	13.5	m2	Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	23.8	dB							
GA,gevel	23.8	dB	GA,g	23.8	31.2	29.8	28.2	31.1	40.5
			Gi,g		17.2	19.8	21.2	27.1	34.5
Lp,gevel	33.2	dB	Lp,g	33.2	25.8	27.2	28.8	25.9	16.5

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	6.80 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	31.2	25.8	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	5.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	29.6	27.4	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	40.3	16.7	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	15.40 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	52.7	4.3	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	41.2	15.8	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	46.6	10.4	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	26.7	30.3	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 11.0 m D: 15.0 m				Celev		1.5	1.5	2.0	2.5	2.5
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Westgevel

Su,gevel	5.3	m2					Cl		15.0	15.0	15.0	15.0	15.0
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	46.3	dB											
GA,gevel	46.3	dB					GA,g	46.3	49.6	51.0	57.2	57.3	60.9
							Gi,g		35.6	41	50.2	53.3	54.9
Lp,gevel	10.7	dB					Lp,g	10.7	7.4	6.0	-0.2	-0.3	-3.9

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	48.6	8.4	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	51.6	5.4	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	62.3	-5.3	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	72.8	-15.8	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	57.4	-0.4	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	4.00 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	68.0	-11.0	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
GA;k,gevel	38.8	dB											
GA,gevel	38.8	dB					GA,g	38.8	40.7	46.7	48.7	50.7	57.7
							Gi,g		26.7	36.7	41.7	46.7	51.7
Lp,gevel	18.2	dB					Lp,g	18.2	16.3	10.3	8.3	6.3	-0.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20 m2	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	38.8	18.2	--	RA	37.2	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

Dak

Su,gevel	25.1	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m									
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m									
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	31.9	dB											
GA,gevel	31.9	dB					GA,g	31.9	33.3	39.3	45.3	47.3	52.3
							Gi,g		19.3	29.3	38.3	43.3	46.3
Lp,gevel	25.1	dB					Lp,g	25.1	23.7	17.7	11.7	9.7	4.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	25.10 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.9	25.1	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2										
GA;k	**22.1**	**dB**										
GA;k, vereist	22.0	dB										
V	26	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**22.1**	**dB**					GA		28.2	27.9	27.3	30.1	38.7
Lp	34.9	dB					Lp		28.8	29.1	29.7	26.9	18.3

Oostgevel

Su,gevel	10.2 m2						Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	22.6 dB												
GA,gevel	22.6 dB						GA,g	22.6	29.5	28.2	27.4	30.1	38.8
							Gi,g		15.5	18.2	20.4	26.1	32.8
Lp,gevel	34.4 dB						Lp,g	34.4	27.5	28.8	29.6	26.9	18.2

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	29.6	27.4	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	27.9	29.1	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	38.6	18.4	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	51.1	5.9	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	38.3	18.7	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	11.80 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	45.4	11.6	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	0.60 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	26.0	31.0	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 11.0 m D: 15.0 m Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 13.7 dm3/s				Celev		1.5	1.5	2.0	2.5	2.5
								Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Dak

Su,gevel	10.9 m2						Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	-- m		H -- m										
diepte balkon/galerij	-- m		D -- m										
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	32.6 dB												
GA,gevel	32.6 dB						GA,g	32.6	34.0	40.0	46.0	48.0	53.0
							Gi,g		20	30	39	44	47
Lp,gevel	24.4 dB						Lp,g	24.4	23.0	17.0	11.0	9.0	4.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	32.6	24.4	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project **20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum 05-09-2014
Opdrachtgever
Uitgevoerd door NDI

gebouw ***Woning bwnr 3.41 IL**
Rekenmethode NPR 5272
V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum handinvoer
Uitgevoerd door NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0

verblijfsgebied	**VG1**			totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	60	dB							
Opgegeven als			Letmaal						
Su,tot	66.2	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**29.2**	**dB**							
GA;k, vereist	25.0	dB							
debiet	**45.6**	**dm3/s**							
debiet, vereist	35.0	dm3/s							
WK									
Su,ruimte	56	m2							
GA;k	**23.6**	**dB**							
GA;k, vereist	23.0	dB							
V	50.7	m3							
T,ref	0.5	s							
GA	**23.6**	**dB**		GA		24.0	34.5	41.5	46.0	53.3
Lp	36.4	dB		Lp		36.0	25.5	18.5	14.0	6.7
Oostgevel									
Su,gevel	13.5	m2		Cl		7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
GA;k,gevel	33.4	dB							
GA,gevel	33.4	dB		GA,g	33.4	35.1	39.9	43.9	49.1	58.3
				Gi,g		24.1	26.9	29.9	36.1	42.3
Lp,gevel	26.6	dB		Lp,g	26.6	24.9	20.1	16.1	10.9	1.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	6.80 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	36.6	23.4	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	5.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	38.1	21.9	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	49.1	10.9	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	15.40 m	na50	naad	Band en lat	52.2	7.8	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.4	4.6	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	51.6	8.4	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	42.3	17.7	--	DneA	38.8	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 0.0 m D: 0.0 m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				RqA: 12.4 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s										

Westgevel

Su,gevel	5.3	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	35.8	dB											
GA,gevel	35.8	dB					GA,g	35.8	36.6	44.0	54.2	56.3	60.9
							Gi,g		25.6	31	40.2	43.3	44.9
Lp,gevel	24.2	dB					Lp,g	24.2	23.4	16.0	5.8	3.7	-0.9

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	36.9	23.1	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	43.1	16.9	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	54.0	6.0	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-2.5	--	RA	55.1	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	54.6	5.4	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	4.00 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	4.0	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2					Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	32.3	dB											
GA,gevel	32.3	dB					GA,g	32.3	32.7	44.7	50.7	54.7	62.7
							Gi,g		21.7	31.7	36.7	41.7	46.7
Lp,gevel	27.7	dB					Lp,g	27.7	27.3	15.3	9.3	5.3	-2.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20 m2	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	32.3	27.7	--	RA	35.6	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

Dak

Su,gevel	24.3	m2					Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m									
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m									
GA;k,gevel	25.1	dB											
GA,gevel	25.1	dB					GA,g	25.1	25.4	37.4	47.4	51.4	57.4
							Gi,g		14.4	24.4	33.4	38.4	41.4
Lp,gevel	34.9	dB					Lp,g	34.9	34.6	22.6	12.6	8.6	2.6

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.30 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	25.1	34.9	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2										
GA;k	**32.0**	**dB**										
GA;k, vereist	23.0	dB										
V	26	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**32.0**	**dB**					GA		33.2	40.3	44.0	49.1	58.4
Lp	28.0	dB					Lp		26.8	19.7	16.0	10.9	1.6

Oostgevel

Su,gevel	10.2 m2					Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
GA;k,gevel	34.5 dB											
GA,gevel	34.5 dB					GA,g	34.5	36.4	41.1	44.2	49.4	58.9
						Gi,g		25.4	28.1	30.2	36.4	42.9
Lp,gevel	25.5 dB					Lp,g	25.5	23.6	18.9	15.8	10.6	1.1

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	37.9	22.1	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	39.4	20.6	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	50.3	9.7	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na50	naad	Band en lat	53.5	6.5	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.5	4.5	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	11.80 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	53.4	6.6	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	42.4	17.6	--	DneA	38.8	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: m D: m										
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				Dv 0.1 m Dh m										
				RqA: 12.4										
				Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s										

Dak

Su,gevel	10.9 m2				Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer				Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--										
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m								
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m								

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	35.7 dB										
GA,gevel	35.7 dB				GA,g	35.7	36.0	48.0	58.0	62.0	68.0
					Gi,g		25	35	44	49	52
Lp,gevel	24.3 dB				Lp,g	24.3	24.0	12.0	2.0	-2.0	-8.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	35.7	24.3	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project **20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum 05-09-2014
Opdrachtgever
Uitgevoerd door NDI

gebouw ***Woning bwnr 5.53 VL**
Rekenmethode NPR 5272
V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum spect.2(NPR)
Uitgevoerd door NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-14.0	-10.0	-7.0	-4.0	-6.0

verblijfsgebied **VG1**

		totaal	125	250	500	1000	2000

Geluidbelasting 53 dB
Opgegeven als Lden
Su,tot 18.5 m2 (Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)
GA;k **23.5** **dB**
GA;k, vereist 20.0 dB
debiet **27.4** **dm3/s**
debiet, vereist 25.0 dm3/s

WK

Su,ruimte 18.5 m2
GA;k **23.5** **dB**
GA;k, vereist 18.0 dB
V 70 m3
T,ref 0.5 s

GA	**24.5** dB	GA		31.3	28.9	30.2	33.4	41.1
Lp	28.5 dB	Lp		21.7	24.1	22.8	19.6	11.9

Zuidgevel

Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA,g	24.7	32.0	29.0	30.2	33.4	41.2
Gi,g		18	19	23.2	29.4	35.2
Lp,g	28.3	21.0	24.0	22.8	19.6	11.8

Su,gevel 18.5 m2
GA;k,gevel 23.7 dB
GA,gevel 24.7 dB
Lp,gevel 28.3 dB

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.30 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	32.7	19.3	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	9.90 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	27.0	25.0	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	3.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	37.8	14.2	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	22.10 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	51.6	0.4	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	7.30 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	40.6	11.4	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	33.30 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	44.2	7.8	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.20 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	28.4	23.6	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 17.0 m D: 50.0 m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 27.4 dm3/s				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Dak

Su,gevel	24.5 m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer			Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--									
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m							
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m							

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	37.4 dB				
GA,gevel	38.4 dB	GA,g	38.4	39.8	45.8	51.8	53.8	58.8
		Gi,g		25.8	35.8	44.8	49.8	52.8
Lp,gevel	14.6 dB	Lp,g	14.6	13.2	7.2	1.2	-0.8	-5.8

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	37.4	14.6	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 5.53 IL**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	handinvoer
Uitgevoerd door	NDI

	totaal	125	250	500	1000	2000
Ci		-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0

verblijfsgebied	**VG2**			totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	55	dB							
Opgegeven als			Letmaal						
Su,tot	7.8	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**24.2**	**dB**							
GA;k, vereist	20.0	dB							
debiet	**14.5**	**dm3/s**							
debiet, vereist	13.0	dm3/s							
SK									
Su,ruimte	7.8	m2							
GA;k	**24.2**	**dB**							
GA;k, vereist	18.0	dB							
V	28.9	m3							
T,ref	0.5	s							
GA	**25.1**	**dB**		GA		26.5	33.2	35.5	40.8	50.5
Lp	29.9	dB		Lp		28.5	21.8	19.5	14.2	4.5
Noordgevel									
Su,gevel	7.8	m2		Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	25.0	dB							
GA,gevel	26.0	dB		GA,g	26.0	27.7	33.5	35.6	40.8	50.6
				Gi,g		16.7	20.5	21.6	27.8	34.6
Lp,gevel	29.0	dB		Lp,g	29.0	27.3	21.5	19.4	14.2	4.4

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.00 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	27.5	26.5	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	2.10 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	31.5	22.6	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	42.6	11.5	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	6.70 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	52.7	1.4	--	RA	55.1	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	46.3	7.8	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	8.40 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	44.4	9.7	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32d	rooster	BUVA Acoustream AC 65 14-ZR	32.7	21.4	--	DneA	39.6	37.6	36.2	28.3	33.0	44.0
				Celev: handinvoer H: -- m D: -- m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				RqA: 11.2 Qv: 14.5 dm3/s debiet: 14.5 dm3/s										

Dak

Su,gevel	24.5 m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer			Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--									
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m							
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m							

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	31.7 dB									
GA,gevel	32.6 dB			GA,g	32.6	33.0	45.0	55.0	59.0	65.0
				Gi,g		22	32	41	46	49
Lp,gevel	22.4 dB			Lp,g	22.4	22.0	10.0	0.0	-4.0	-10.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.7	22.4	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

Bijlage IX Nagalmtijd

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Entreehal

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A}[s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	82,42 **[m^3]**	**Eis Bouwbesluit:**	10,3 **[m^2]**
Oppervlakte harde afwerking:	103,46 **[m^2]**	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 **[-]**
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- **[m^2]**		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	31,70 **[m^2]**		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		10,30	10,30	10,30	10,30	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	8,23	8,23	8,23	8,23	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,26**	**0,26**	**0,26**	**0,26**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	31,70	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspray K-13 d=25	31,70	0,08	0,29	0,75	0,98	0,93	0,96
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	0,10	0,40	0,55	0,40	0,30	0,35

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	31,70	9,99	27,11	34,09	33,77	33,77	33,14
2	Sonaspray K-13 d=25	31,70	4,61	11,26	25,84	33,14	31,55	32,50
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	5,24	14,75	19,50	14,75	11,58	13,16
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				10,30	10,30	10,30	10,30	

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Trappenhuis

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90 [m^3]	**Eis Bouwbesluit:**	5,36 [m^2]
Oppervlakte harde afwerking:	64,00 [m^2]	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 [-]
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- [m^2]		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	8,40 [m^2]		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	4,08	4,08	4,08	4,08	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,49**	**0,49**	**0,49**	**0,49**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	8,40	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspray K-13 d=38	8,40	0,15	0,51	0,95	1,00	0,99	0,98
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	0,15	0,60	1,00	0,90	0,80	0,90

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	8,40	3,38	7,92	9,76	9,68	9,68	9,51
2	Sonaspray K-13 d=38	8,40	2,54	5,56	9,26	9,68	9,60	9,51
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	2,54	6,32	9,68	8,84	8,00	8,84
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Trappenhuis

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A}[s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90 **[m^3]**	**Eis Bouwbesluit:**	5,36 **[m^2]**
Oppervlakte harde afwerking:	67,40 **[m^2]**	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 **[-]**
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- **[m^2]**		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	5,00 **[m^2]**		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	4,01	4,01	4,01	4,01	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,80**	**0,80**	**0,80**	**0,80**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=80	5,00	0,57	0,91	0,97	0,99	1,01	0,97
2	Sonaspray K-13 d=76	5,00	0,57	0,99	1,00	1,00	1,00	1,00
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	0,35	0,90	0,95	0,85	0,90	0,90

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=80	5,00	4,20	5,90	6,20	6,30	6,40	6,20
2	Sonaspray K-13 d=76	5,00	4,20	6,30	6,35	6,35	6,35	6,35
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	3,10	5,85	6,10	5,60	5,85	5,85
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	

Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve

DPA | Cauberg-Huygen

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181
F +31 (0)20-6634962
E amsterdam.ch@dpa.nl
www.chri.nl

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

Notitie 20131482-10
Wilhelminawerf te Utrecht;
Onderzoek laagfrequent geluid als gevolg van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland

Datum	Referentie	Behandeld door
29 april 2015	20131482-10	J. Persoon/TvD

1 Inleiding

Het nieuwbouwplan Wilhelminawerf is gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein 'Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland' (hierna te noemen 'HWC'). Ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning is reeds een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd (Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015 van Aveco de Bondt). Uit dat onderzoek blijkt dat het plan past binnen het wettelijk kader met betrekking tot het industrielawaai.

Uit de rekenmodellen blijkt dat de HWC een relevante geluidbijdrage heeft in het lage frequentiegebied (25-125 Hz). In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente Utrecht daarom verzocht het laagfrequente geluid in de woningen inzichtelijk te maken. Hiertoe zijn de laagfrequente geluidniveaus in de woningen berekend en beoordeeld aan de hand van de 'Vercammencurve'. Deze notitie geeft een overzicht van de onderzoeksresultaten.

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende documenten en uitgangspunten:

- Plantekeningen t.b.v. de bouwaanvraag van KondorWessels Projecten BV, d.d. 05-09-2014. Zie bijlage I.
- Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015, Aveco de Bondt. Voor het berekenen van de geluidbelastingen in tertsbanden is gebruik gemaakt van de in de rapportage benoemde modeluitgangspunten.

- Onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz.
- Een overzicht van de bronmetingen per tertsband, die ten grondslag liggen aan het onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz. Separaat toegestuurd door de gemeente Utrecht op 8-4-2015.
- Vercammencurve voor beoordeling laagfrequent geluid.

2.2 Vercammencurve

In Nederland is er diverse wetgeving welke optredende geluidniveaus in de woonomgeving reguleert. Er bestaan echter geen speciale toetsingscriteria voor laagfrequent geluid. Een geaccepteerd beoordelings-kader is “de Vercammencurve”. Bij de beoordeling van de geluidniveaus als gevolg van de HWC wordt aangesloten bij deze richtlijn. De originele publicatie uit 1989 bevat meer dan één curve (rapport 584-3 van adviesbureau Peutz B.V.). De verschillende curven zijn in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel 2.1 Vercammencurven voor laagfrequent geluid

Totaal geluidniveau		Type geluid	Tertsband met middenfrequentie [Hz]											
			10	12,5	16	20	25	31,5	40	50	63	80	100	125
A	25 dB(A)	--	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	39	36
B	30 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	44	41
C		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	41	41
D	35 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	46	46
E		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	46	46	46

De beoordeling van laagfrequente geluidniveaus begint bij het vaststellen van wat acceptabele geluidniveaus worden geacht.

- Voor de onderhavige woningen wordt bij de beoordeling van de geluidniveaus in de slaapkamers een geluidniveau van 25 dB(A) toelaatbaar geacht, in analogie met de grenswaarden in de nachtperiode uit de overige milieuwetgeving. Voor slaapkamers worden de berekende waarden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve A uit voorgaande tabel.
- Voor de woonkamers, die voornamelijk in de dag- en avondperiode in gebruik zullen zijn, wordt een geluidniveau van 30 dB(A) acceptabel geacht. Vanwege de aard van het geluid van de HWC, is er sprake van een continu geluid. Deze geluidniveaus worden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve B uit voorgaande tabel.

3 Bepaling van de geluidniveaus in de woningen en omschrijving methodiek

3.1 Geluidbelastingen op de gevels per tertsband

De Vercammencurve bestaat uit lineaire geluiddrukniveaus per tertsband. De toetsing van de geluidniveaus dient per tertsband plaats te vinden. De geluidniveaus die zijn bepaald in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (geluidniveaus per octaafband) zijn daarom uitgesplitst naar geluidniveaus per tertsband. Navolgend wordt de berekeningsmethodiek beschreven.

Stap 1: Reeds berekende geluidniveaus op de gevel
Als basisuitgangspunt zijn de door Aveco de Bondt gerapporteerde geluidniveaus in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder gehanteerd (rapportage Aveco de Bondt, geluidniveaus per octaafband met middenfrequenties 31 Hz t/m 8000 Hz conform methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). Hierbij zijn de deelbijdragen per geluidbron op het gezoneerde industrieterrein beschouwd.

Stap 2: Bepaling herleidingswaarden tussen tertsbanden en octaafbanden per deelgeluidbron
Ter bepaling van de bronvermogens van de HWC zijn door Peutz geluidmetingen uitgevoerd, zie rapport FJ 3810-1-RA (methoden II.2, II.3 en II.7 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). De metingen van de geluiddrukniveaus van elke deelgeluidbron zijn uitgevoerd in tertsbanden. Uit deze metingen zijn in het kader van dit onderzoek per deelgeluidbron de herleidingswaarden bepaald waarmee het geluidniveau van een octaafband uitgesplitst kan worden naar de geluidniveaus van de drie tertsbanden binnen de betreffende octaafband. In bijlage II zijn de geluidmetingen van Peutz en de herleidingswaarden gepresenteerd.

Stap 3: Berekenen A-gewogen geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron
De reeds vastgestelde geluidniveaus in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (stap 1) zijn per relevant ontvangpunt en per deelgeluidbron door middel van de bovengenoemde herleidingswaarden (stap 2) vertaald naar A-gewogen geluidniveaus per tertsband.

De vertaling naar geluidniveaus per tertsband is enkel uitgevoerd voor de relevante tertsbanden. Bovendien zijn er van de HWC geen geluidgegevens beschikbaar in de tertsbanden met middenfrequenties 10 Hz t/m 20 Hz. In dit onderzoek zijn daarom enkel de tertsbanden met middenfrequenties 25 t/m 125 Hz beschouwd.

Stap 4: Berekenen lineaire geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron
Omdat de Vercammencurve lineaire geluidniveaus beschrijft, zijn de A-gewogen geluiddrukniveaus tot slot omgerekend naar lineaire geluiddrukniveaus per tertsband en per deelgeluidbron. Vervolgens zijn de deelbijdragen van de deelgeluidbronnen energetisch gesommeerd per tertsband. Het verkregen resultaat zijn de lineaire geluidniveaus per tertsband op de gevels van woningen als gevolg van de HWC.

In voorgaande methodiek is uitgegaan van de invallende geluidniveaus ter plaatse van de woningen. Wij merken op dat in de berekening van de geluidoverdracht (methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999) een aantal frequentieafhankelijke verzwakkingstermen zijn opgenomen. Voor de vertaling van de geluidniveaus per octaafband naar geluidniveaus per tertsband zou daarmee rekening gehouden moeten worden. Echter, de optredende effecten zijn dermate klein dat deze een verwaarloosbare invloed hebben op het eindresultaat. In dit onderzoek is daarom hier geen rekening mee gehouden.

3.2 Geluidniveauverschil tussen binnen en buiten

Het op de gevel invallende geluidniveau wordt onder invloed van de bouwkundige constructie van de woningen gereduceerd tot een bepaald geluidniveau in de woning. Binnen het geluidspectrum waarin het laagfrequente geluid optreedt, zijn er voor gangbare bouwmaterialen beperkt betrouwbare geluidisolatie-gegevens beschikbaar. Bovendien spelen bij de geluidoverdracht van buiten naar binnen meer aspecten een rol, zoals bijvoorbeeld versterking van het geluidniveau door zogenaamde staande golven in de woning ('opslingering'). De golflengtes van laagfrequent geluid zijn dermate groot, dat deze goed passen bij de afmetingen van de woning of het vertrek. Het exacte optredende geluidniveauverschil voor lage frequenties tussen binnen en buiten is daarom niet eenvoudig te voorspellen op basis van in het laboratorium gemeten geluidisolatiewaarden van bouwmaterialen.

Om in dit onderzoek toch een inschatting te kunnen maken van het geluidniveau in de woningen is aangesloten bij de bepalingsmethode uit een Deense geluidnorm ten behoeve van laagfrequent geluid als gevolg van windturbines (Staatsbesluit -Deense overheid- nr. 1284, d.d. 15-12-2011). In deze norm wordt onder andere door middel van in de praktijk gemeten geluidniveauverschillen een vertaling gemaakt van het geluidniveau buiten op de gevels van woningen naar een binnenniveau in de woningen. Dit in de praktijk gemeten geluidniveauverschil is gebaseerd op geluidmetingen in 14 representatieve Deense woningen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de uit die metingen volgende geluidniveauverschillen.

Tabel 3.1 Geluidniveauverschillen per tertsband tussen binnen en buiten

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2

In lijn met de bovengenoemde Deense norm worden in dit onderzoek de bovengenoemde geluidniveau-verschillen met een veiligheidsmarge van ±2 dB gehanteerd. Dit houdt in dat de met de genoemde geluidniveauverschillen berekende geluidniveaus in de woningen 2 dB hoger of 2 dB lager kunnen zijn. In de in hoofdstuk 4 gepresenteerde resultaten is hiermee rekening gehouden. Deze benaderingswijze sluit aan bij eerder in Nederland uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot de voorspelling van laagfrequente geluidniveaus in woningen, onder andere het "Akoestisch onderzoek windturbines bedrijventerrein De Brand te 's-Hertogenbosch" d.d. 01-08-2014 van Arcadis.

4 Resultaten en bevindingen

De volgende maatgevende woningtypen zijn onderzocht:

- Type A2.30 (2e verdieping, hoekwoning)
- Type A3.38 (3e verdieping, tussenwoning galerij)
- Type A3.41 (3e verdieping, hoekwoning)
- Type A5.57 (5e verdieping, tussenwoning galerij)

Deze woningen geven een representatief beeld voor blok A.

De hoekwoningen hebben een blinde steenachtige kopgevel met een massa van tenminste 400 kg/m^2. De geluidtransmissie via deze volledig steenachtige scheidingsconstructies is ondergeschikt aan de geluidbijdrage via de overige (lichte) scheidingsconstructies met gevelopeningen. In de berekeningen van de optredende binnenniveaus zijn enkel de geluidbijdragen van gevels betrokken die niet enkel uit een steenachtige constructie bestaan.

Per relevante woninggevel zijn conform de in paragraaf 2.2 beschreven stappen de geluidniveaus op de gevel bepaald. Deze op de gevel invallende lineaire geluidniveaus zijn per tertsband op basis van de in paragraaf 3.2 benoemde geluidniveauverschillen vertaald naar een binnenniveau in de woning. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de woonkamers en de slaapkamers. Voor de woonkamers is het binnenniveau in de maatgevende avondperiode beoordeeld. Voor de slaapkamers is het binnenniveau in de nachtperiode beoordeeld. Dit geluidniveau is, ter beoordeling van de hinder, vergeleken met de voor die situatie relevante Vercammencurve (curve A of B uit tabel 2.1). In de onderstaande tabellen zijn de resultaten samengevat. In bijlage III is per woningtype een volledig overzicht van de resultaten opgenomen.

Tabel 4.1 Woningtype A2.30 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**68,1**	**61,2**	**63,0**	**71,7**	**64,9**	**53,4**	**51,6**	**47,4**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,4**	**50,4**	**51,6**	**58,7**	**48,3**	**33,7**	**30,4**	**27,2**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	2-6	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.2 Woningtype A2.30 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**64,3**	**57,4**	**59,1**	**67,8**	**60,4**	**46,4**	**47,0**	**39,1**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**55,9**	**46,6**	**47,7**	**54,8**	**43,8**	**26,7**	**25,8**	**18,9**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	3-7	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.3 Woningtype A3.38 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**67,4**	**60,8**	**62,5**	**71,9**	**64,6**	**50,1**	**50,7**	**43,3**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,0**	**50,0**	**51,1**	**58,9**	**48,0**	**30,4**	**29,5**	**23,1**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.4 Woningtype A3.41 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**70,1**	**63,1**	**64,7**	**74,8**	**68,7**	**58,2**	**54,2**	**50,7**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**61,7**	**52,3**	**53,3**	**61,8**	**52,1**	**38,5**	**33,0**	**30,5**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.5 Woningtype A3.41 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**65,8**	**58,9**	**60,6**	**69,3**	**62,0**	**47,6**	**47,8**	**40,7**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**57,4**	**48,1**	**49,2**	**56,3**	**45,4**	**27,9**	**26,6**	**20,5**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	4-8	0-1	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.6 Woningtype A5.57 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**68,0**	**61,0**	**62,7**	**71,8**	**64,5**	**49,6**	**50,8**	**43,2**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,6**	**50,2**	**51,3**	**58,8**	**47,9**	**29,9**	**29,6**	**23,0**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.7 Woningtype A5.57 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**68,0**	**61,0**	**62,7**	**71,8**	**64,5**	**49,6**	**50,8**	**43,2**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,6**	**50,2**	**51,3**	**58,8**	**47,9**	**29,9**	**29,6**	**23,0**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Uit de rekenresultaten blijkt dat in alle woningen een overschrijding van de Vercammencurve optreedt in de 50 Hz tertsband. Rekening houdend met een onnauwkeurigheidsmarge van ±2 dB bedraagt de overschrijding tenminste 5 dB en maximaal 9 dB in de woonkamers. Vanwege een strengere toetsing bedraagt de overschrijding in de slaapkamers 7 tot 11 dB. Daarnaast treedt in de slaapkamers een beperkte overschrijding op in de 63 Hz tertsband (0 tot 4 dB).

5 Conclusie en overwegingen

Op basis van de rekenresultaten kan geconcludeerd worden dat het laagfrequente geluid als gevolg van de in werking zijnde HWC als hinderlijk ervaren zou kunnen worden in de woningen van het plan Wilhelminawerf. Om de resultaten van dit onderzoek in perspectief te plaatsen merken wij de volgende zaken op.

Bedrijfstijden HWC

De HWC wordt volgens de vergunningaanvraag enkel ingezet in het geval van een calamiteit. Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strenge vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de HWC slechts incidenteel in bedrijf is. Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de HWC ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de HWC meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

Bouwkundige maatregelen ter verbetering

Het geluidniveau in de woningen wordt in zekere mate beïnvloed door de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie. Mogelijk kan door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidniveauverschil tussen buiten en binnen vergroot worden. Te denken valt aan het toepassen van kalkzandsteen binnenspouwbladen of betonnen daken. Echter, het toepassen van gelamineerde glaspakketten levert naar verwachting weinig verbetering op. De in het laboratorium gemeten geluidisolatie-waarden van dergelijke glaspakketten vertonen een zeer grote spreiding in de voor dit onderzoek relevante frequenties. Op basis van de beschikbare testresultaten kan niet worden beoordeeld of een verzwaring van de glaspakketten zal leiden tot een verlaging van de geluidniveaus in de woning.

Bronmaatregelen

De overschrijding van de Vercammencurve wordt veroorzaakt door verschillende deelbronnen van de HWC. Echter, de schoorstenen van de ketels (bronnen P001, P002, P003, P007 en P008 in het model) leveren de grootste geluidbijdrage. Onderzocht kan worden of deze bronnen aanvullend gedempt kunnen worden door middel van een coulissendemper of Helmholtz-resonator.

Slotopmerking

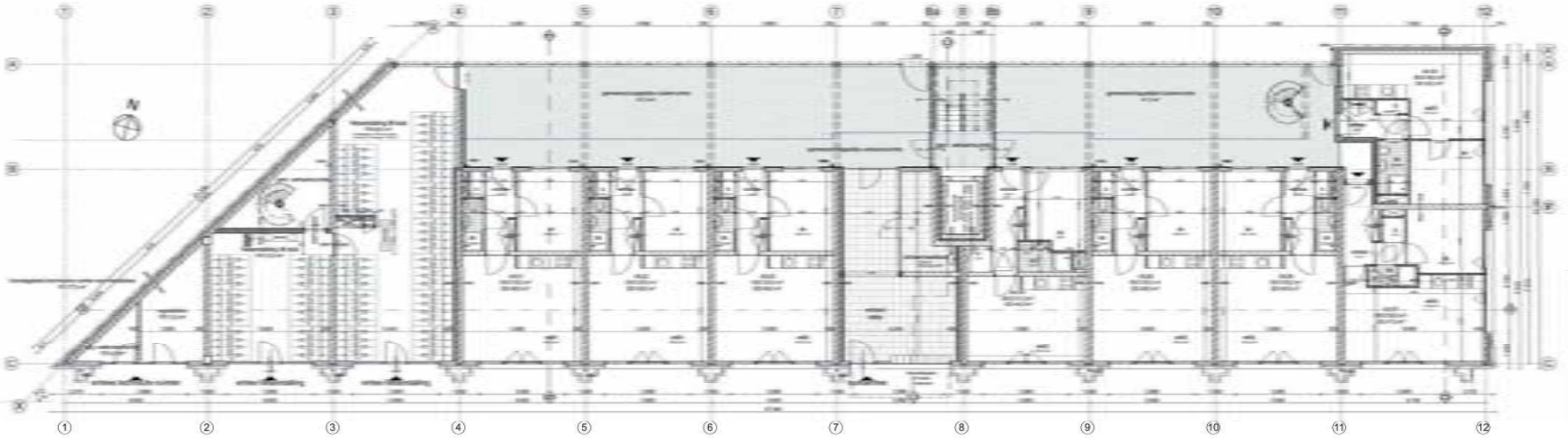
In deze notitie is enkel ingegaan op de optredende geluidniveaus ter plaatse van blok A. Ter plaatse van blok B treden echter vergelijkbare geluidbelastingen op (geluidbelasting tot 55 dB(A)). Omdat de bouwwijze van Blok B niet verschilt van die van Blok A, mag er vanuit worden gegaan dat in de woningen van Blok B vergelijkbare niveaus zouden kunnen optreden als hiervoor gepresenteerd.

DPA Cauberg-Huygen B.V.

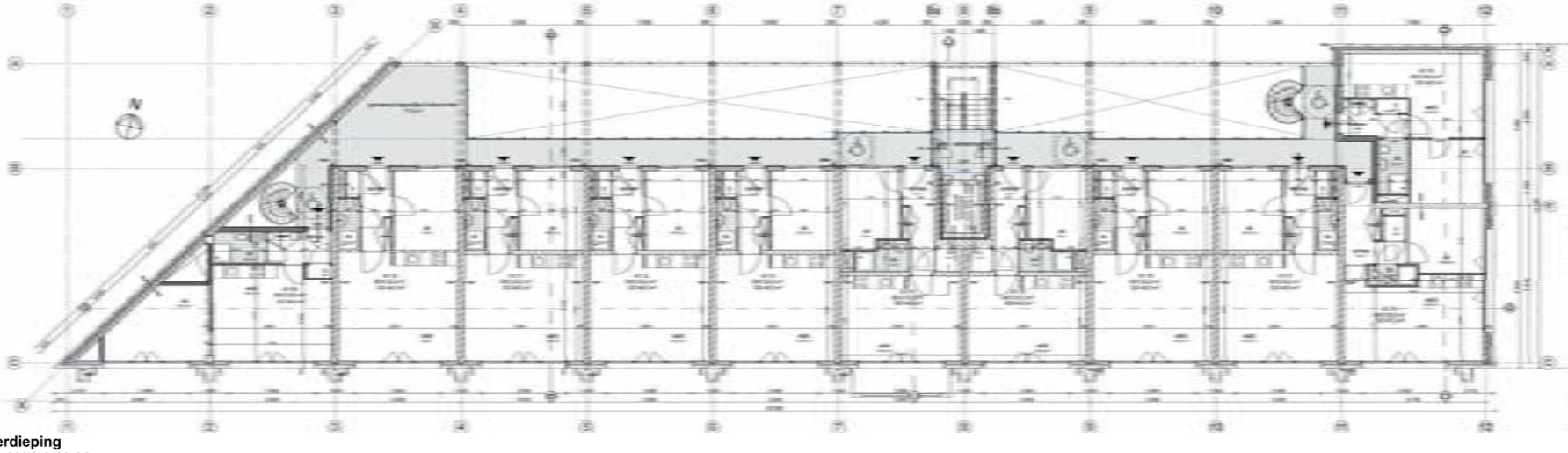
ir. B. Verheggen
Senior Projectleider

Bijlage I – Plan
Bijlage II – Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden
Bijlage III – Rekenresultaten per woningtype

Bijlage I – Plan



PLGR BG
tekening nr 1114-4-11-01



PLGR 1e verdieping
tekening nr 1114-4-11-02

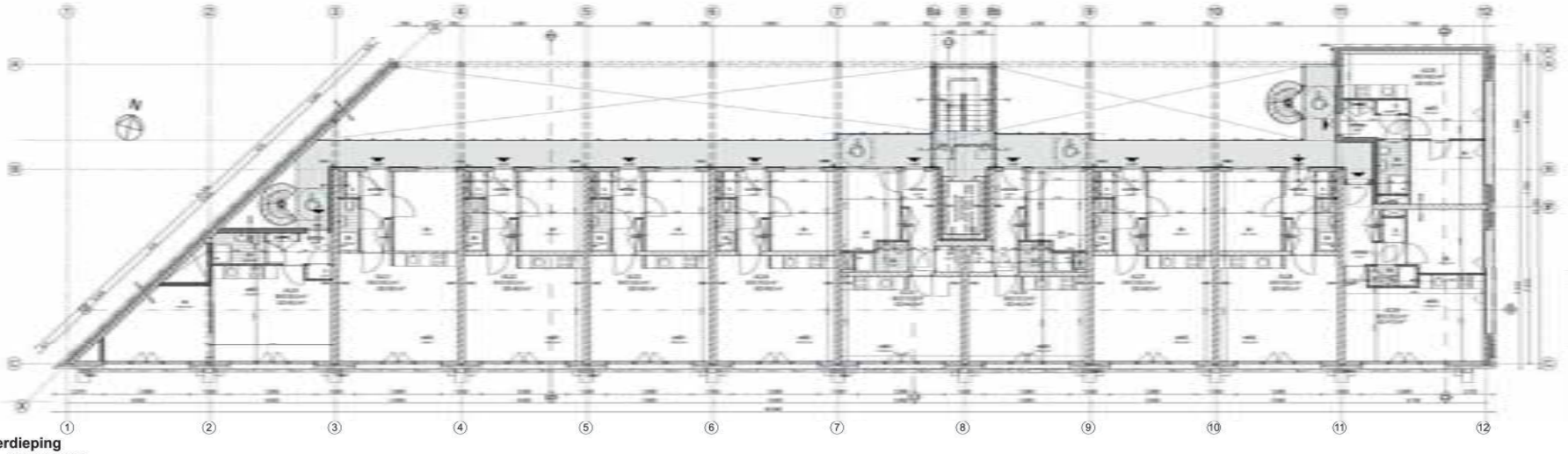
RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm engineering b.v.

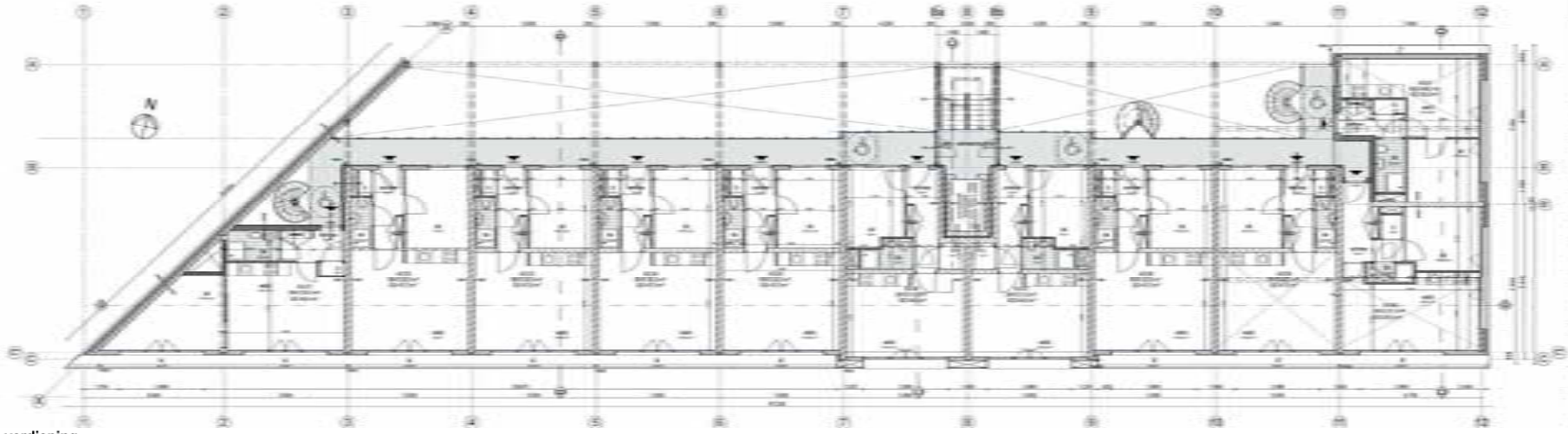
30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-01/02

datum	status
0- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 2e verdieping
tekening nr 1114-4-11-03



PLGR 3e verdieping
tekening nr 1114-4-11-04

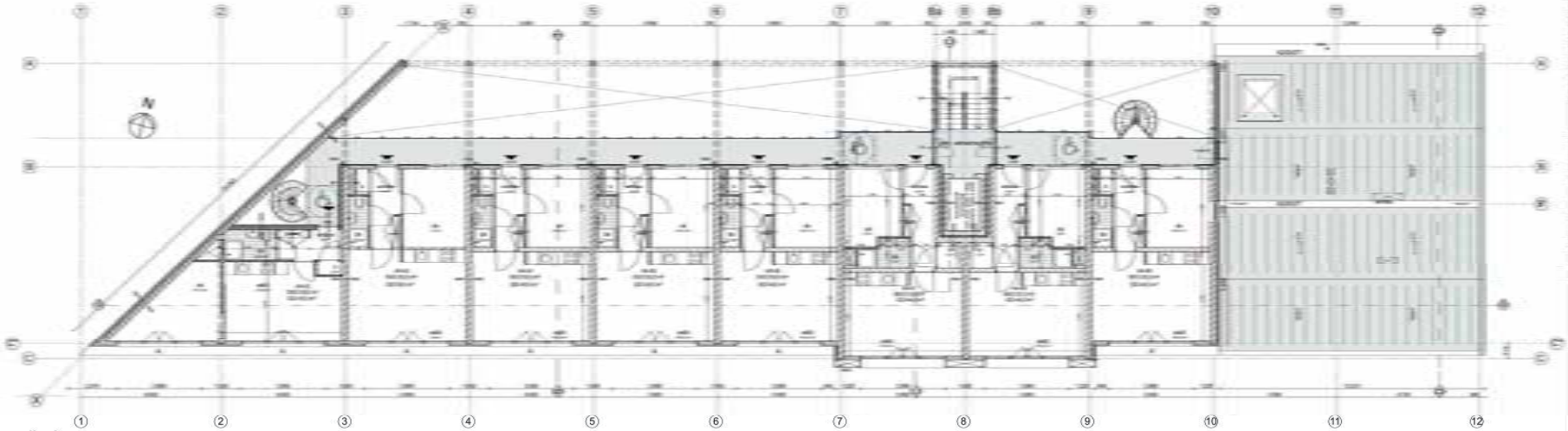
RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm wegbewering b.v.

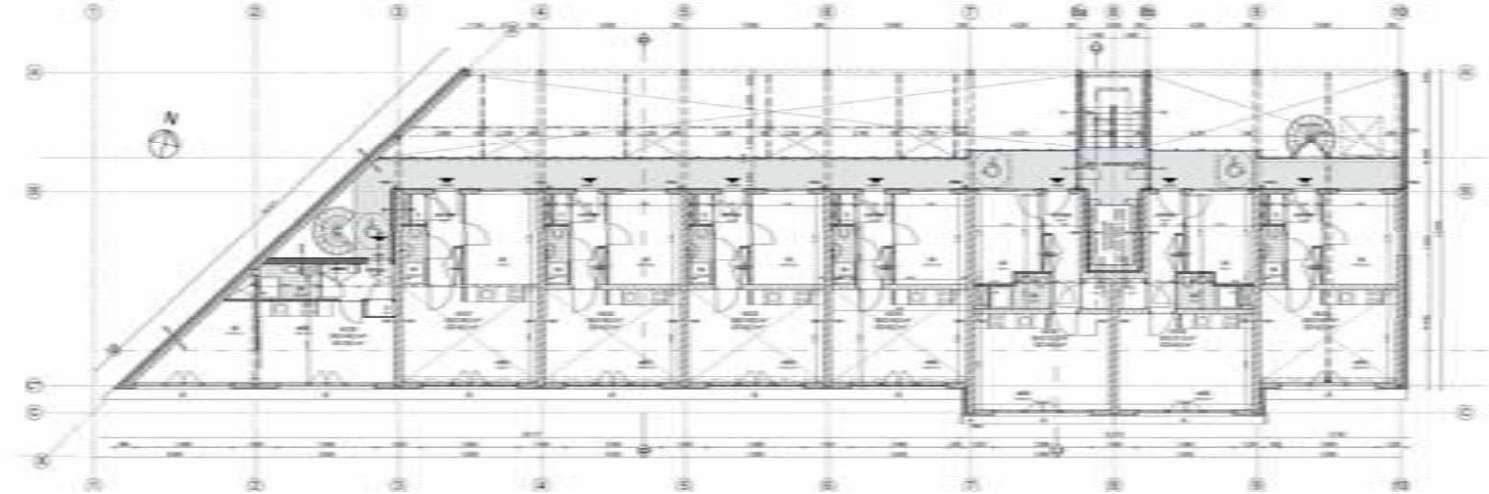
30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-03/04

datum	status
D- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 4e verdieping
tekening nr 1114-4-11-05



PLGR 5e verdieping
tekening nr 1114-4-11-06

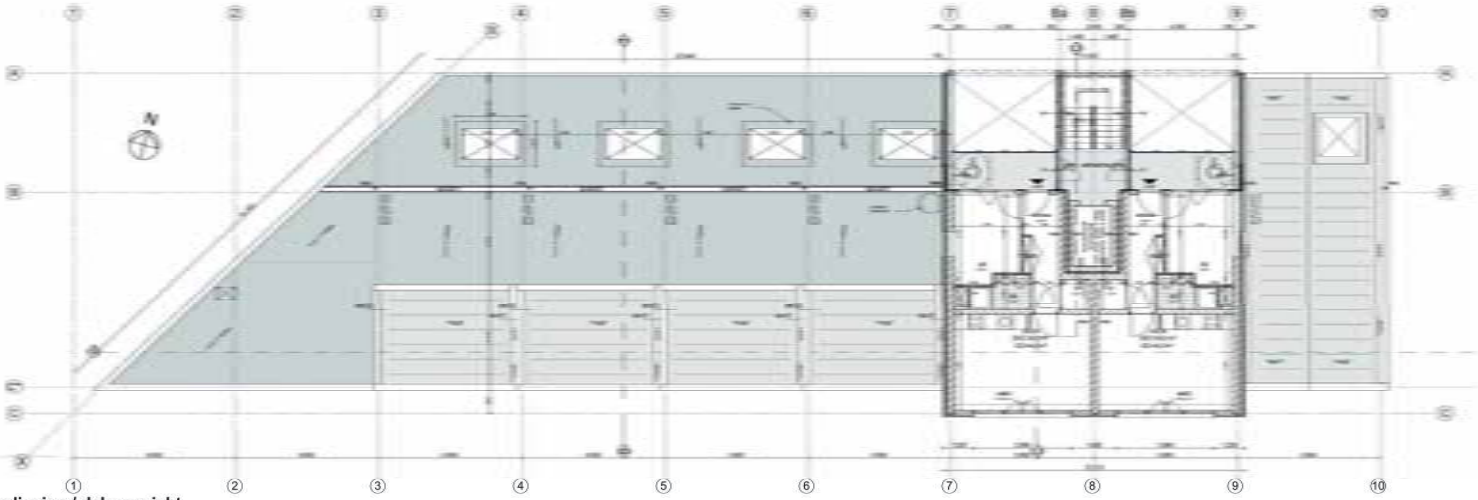
RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm engineering b.v.

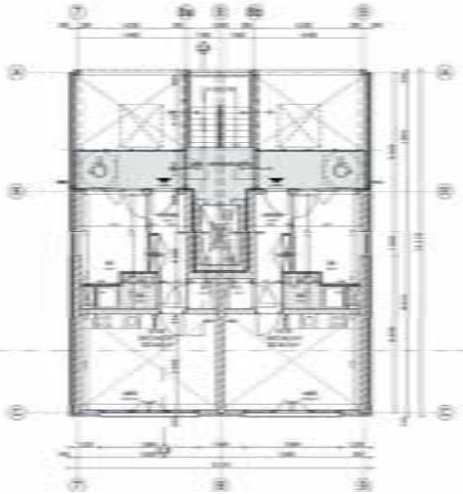
30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-05/06

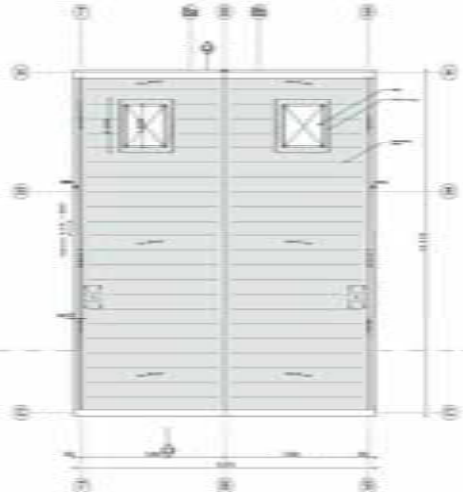
datum	status
D- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 6e verdieping / dak aanzicht
tekening nr 1114-4-11-07



PLGR 7e verdieping
tekening nr 1114-4-11-08



dak aanzicht
tekening nr 1114-4-11-09

RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm engineering b.v.

30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-07/08/

datum	status
D- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	

Bijlage II - Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden

FJ 3810 HWC Kanaleneiland	Lp per tertsband (lineair)										
omschrijving	25 Hz 31,5 Hz 40 Hz	50 Hz 63 Hz 80 Hz	100 Hz 125 Hz 160 Hz	200 Hz 250 Hz 315 Hz	400 Hz 500 Hz 630 Hz	800 Hz 1 kHz 1,25 kHz	1,6 kHz 2 kHz 2,5 kHz	3,15 kHz 4 kHz 5 kHz	6,3 kHz 8 kHz 10 kHz	dB(A)	dB(LIN)
Schoorsteen ketel 3 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 1 en 2 aangesloten), afst. 2,75 m	76,5 74,7 81,2	81,4 78,4 63,3	62,9 62,6 61,5	55,3 59,0 50,8	50,7 50,3 49,1	49,3 50,3 50,7	46,9 46,4 43,4	44,7 40,2 35,7	33,7 29,3 24,6	**60,8**	89,3
Schoorsteen ketel 4 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 5 en 6 aangesloten), afst. 2,75m	75,4 70,5 67,9	71,0 68,2 63,8	63,3 60,2 65,0	57,4 59,6 54,3	50,2 50,7 48,5	48,7 49,9 51,1	47,4 46,4 45,2	42,9 40,3 37,2	33,4 28,1 23,3	**60,3**	84,5
Schoorsteen ketels 7 en 8 samen, afst. 2,75 m	75,2 71,5 73,5	80,8 84,1 71,9	68,4 72,0 64,3	68,9 53,2 51,0	50,3 49,2 49,2	49,3 49,1 48,4	48,8 45,8 43,8	42,3 39,1 35,9	32,0 27,8 24,2	**63,8**	88,9
dak t.p.v. Pompruimte	75,4 71,3 71,5	71,6 69,2 63,9	63,6 70,8 63,5	62,7 62,2 58,9	62,9 59,1 60,2	59,9 60,1 60,4	59,8 60,3 71,3	80,9 69,6 55,2	59,7 49,7 50,1	**82,9**	84,2
dak ketelhuis (gebouwdeel 4 t.p.v. Ketels 4, 5 & 6)	81,2 87,9 96,6	98,5 97,9 88,8	93,1 87,3 78,3	78,9 77,7 85,3	89,9 82,9 77,8	84,0 76,0 77,2	77,5 75,7 75,6	75,3 74,8 71,3	68,1 64,5 61,5	**90,6**	105,0
dak ketelhuis (gebouwdeel 3 t.p.v. Ketels 7 & 8)	81,2 88,0 86,7	83,7 82,9 73,9	77,1 74,0 66,2	68,7 66,2 67,3	67,8 70,0 67,4	66,9 66,5 66,2	66,4 63,8 63,7	63,3 61,5 59,4	56,3 54,4 54,9	**76,4**	92,5
gevel pompruimte (glas)	75,4 71,3 71,5	71,6 69,2 63,9	63,6 70,8 63,5	62,7 62,2 58,9	62,9 59,1 60,2	59,9 60,1 60,4	59,8 60,3 71,3	80,9 69,6 55,2	59,7 49,7 50,1	**82,9**	84,2
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 1, 2, 3, 7 & 8 (open ramen per 10 m gevel)	75,1 76,9 86,7	94,5 89,4 81,0	81,0 70,9 64,6	62,3 60,7 61,9	65,6 63,9 61,2	63,3 60,8 59,4	58,2 54,3 52,2	49,0 45,3 43,6	41,8 38,3 34,2	**71,9**	96,9
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 4, 5 & 6 (open ramen per 10 m gevel)	75,5 73,3 84,0	89,8 85,8 80,7	82,2 74,6 66,9	63,9 60,8 68,0	70,5 65,4 60,0	64,5 59,9 62,5	62,1 60,1 59,3	58,2 57,1 51,9	48,3 43,9 39,8	**73,7**	94,2
deur ketelhuis zuidgevel	81,2 89,2 97,2	96,5 91,7 85,7	85,4 80,4 74,6	75,5 74,3 75,2	78,0 75,8 72,8	72,3 69,0 68,8	67,9 66,1 64,5	63,3 60,6 58,8	56,2 52,8 48,2	**81,1**	102,4
deur ketelruimte west	80,3 73,2 72,9	82,4 78,6 72,9	73,4 70,9 64,7	66,2 65,9 69,7	71,0 71,8 71,9	71,3 70,4 70,8	70,5 68,3 68,4	67,9 66,7 63,7	60,7 59,2 57,5	**80,3**	88,0
deur ketelruimte west	71,0 82,7 98,6	99,0 99,8 88,6	90,4 81,8 76,9	78,4 75,4 78,2	81,7 78,8 71,5	72,9 71,3 72,8	73,1 71,7 72,2	72,0 70,5 66,7	62,9 59,1 55,0	**85,0**	104,9
verbrandingsluchtinlaat ketel 7	n.b. n.b. n.b.	74,8 73,7 69,7	72,3 66,1 61,5	60,2 58,1 56,7	58,4 56,9 58,0	55,9 55,0 56,0	54,8 54,8 55,3	56,0 54,5 53,2	53,9 52,6 52,4	**67,2**	91,3
verbrandingsluchtinlaat ketel 8	n.b. n.b. n.b.	78,9 76,0 77,0	70,7 67,5 63,4	61,3 58,7 57,4	57,0 56,7 59,3	57,5 55,1 55,4	53,9 52,8 52,9	52,6 52,3 52,4	53,0 50,9 49,8	**66,7**	89,7

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
P001	Schoorsteen ketel 1	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002	Schoorsteen ketel 2	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003	Schoorsteen ketel 3	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004	Schoorsteen ketel 4	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005	Schoorsteen ketel 5	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006	Schoorsteen ketel 6	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007	Schoorsteen ketel 7	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008	Schoorsteen ketel 8	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103	Oostgevel 1 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301	Oostgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
V306	Westgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V307	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V308	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V309	Deur westgevel 3	Terts	80,3	73,2	72,9	82,4	78,6	72,9	73,4	70,9	64,7
		Octaaf		81,7			84,2			75,7	
		Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0
V310	Deur zuidgevel 3	Terts	81,2	89,2	97,2	96,5	91,7	85,7	85,4	80,4	74,6
		Octaaf		97,9			98,0			86,9	
		Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3
V311	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	88	86,7	83,7	82,9	73,9	77,1	74	66,2
		Octaaf		90,9			86,6			79,1	
		Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9
V312	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V313	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V401	Oostgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V402	Westgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V403	Noordgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V404	Noordgevel 4	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V405	Westgevel 4 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V406	Dak ketelruimte 4	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9

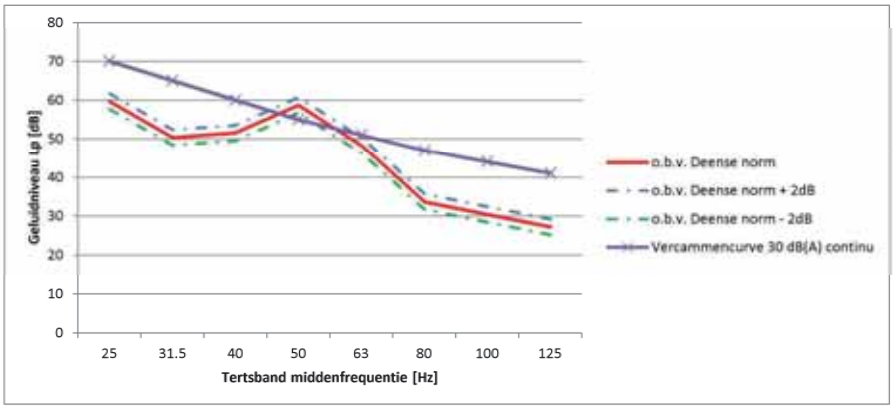
			25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
P001	Schoorsteen ketel 1	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002	Schoorsteen ketel 2	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003	Schoorsteen ketel 3	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004	Schoorsteen ketel 4	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005	Schoorsteen ketel 5	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006	Schoorsteen ketel 6	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007	Schoorsteen ketel 7	Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008	Schoorsteen ketel 8	Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101	Oostgevel 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102	Oostgevel 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103	Oostgevel 1 deur	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104	Dak 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105	Dak 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301	Oostgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V306	Westgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V307	Noordgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V308	Noordgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V309	Deur westgevel 3	Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0
V310	Deur zuidgevel 3	Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3
V311	Dak ketelruimte 3	Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
V312	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V313	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V401	Oostgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V402	Westgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V403	Noordgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V404	Noordgevel 4	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V405	Westgevel 4 deur	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V406	Dak ketelruimte 4	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9

Bijlage III - Rekenresultaten per woningtype

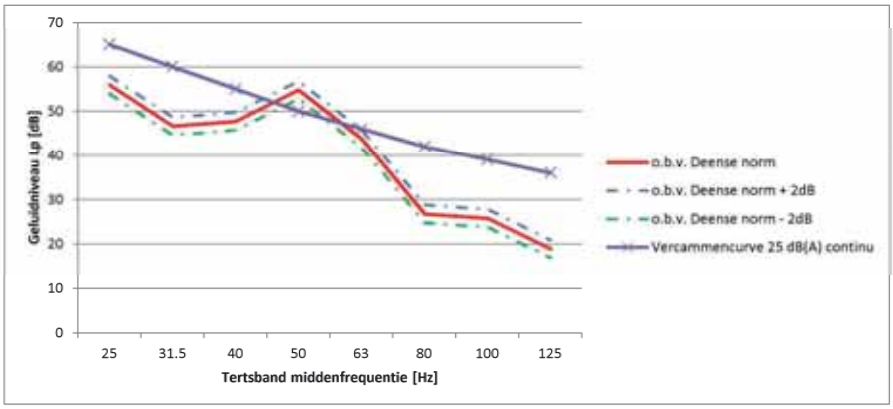
Woning A2.30 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	64,4	57,5	59,2	68,0	61,2	50,2	47,3	41,0
Maximaal optredende geluidbelasting	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,7	50,4	51,6	58,7	48,3	33,7	30,4	27,2
+2dB	61,7	52,4	53,6	60,7	50,3	35,7	32,4	29,2
-2dB	57,7	48,4	49,6	56,7	46,3	31,7	28,4	25,2
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0



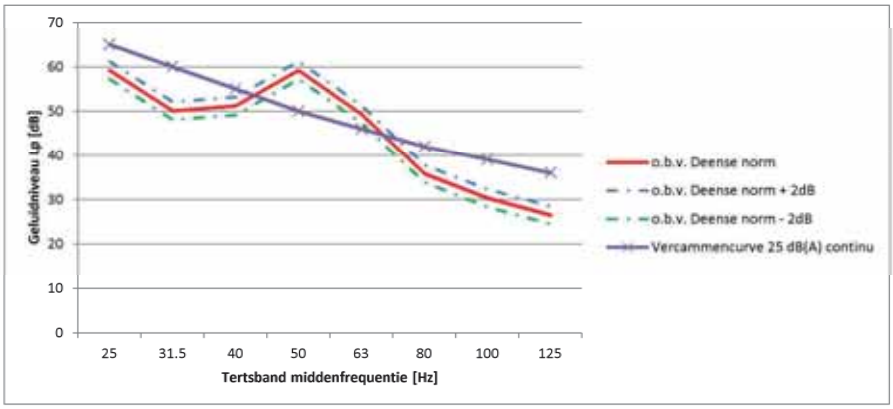
Woning A2.30 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Maximaal optredende geluidbelasting	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	55,9	46,6	47,7	54,8	43,8	26,7	25,8	18,9
+2dB	57,9	48,6	49,7	56,8	45,8	28,7	27,8	20,9
-2dB	53,9	44,6	45,7	52,8	41,8	24,7	23,8	16,9
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0



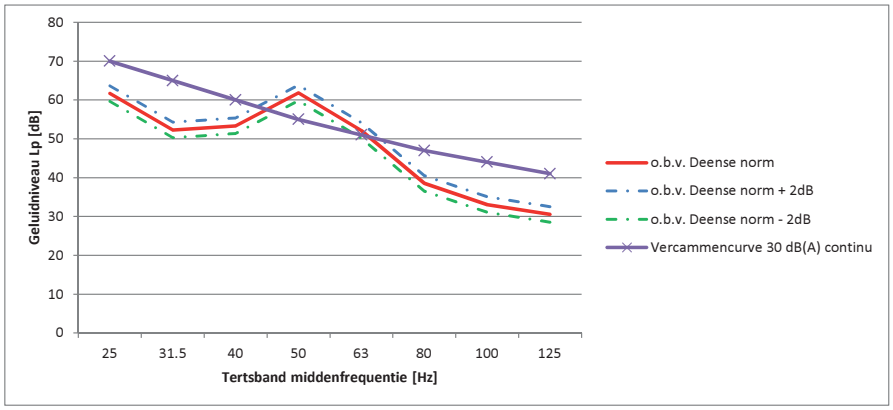
Woning A3.38 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Maximaal optredende geluidbelasting	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,2	50,1	51,2	59,2	49,3	35,8	30,3	26,5
+2dB	61,2	52,1	53,2	61,2	51,3	37,8	32,3	28,5
-2dB	57,2	48,1	49,2	57,2	47,3	33,8	28,3	24,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	11,2	5,3	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	7,2	1,3	0,0	0,0	0,0



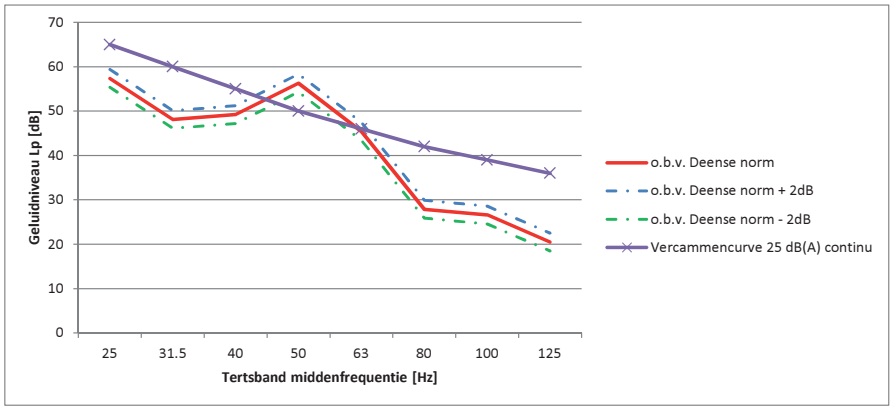
Woning A3.41 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting dak (avondperiode)	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	66,8	60,1	61,9	71,4	64,4	52,6	51,6	45,7
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	65,9	59,0	60,6	69,5	63,0	52,0	48,3	43,0
Maximaal optredende geluidbelasting	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	61,7	52,3	53,3	61,8	52,1	38,5	33,0	30,5
+2dB	63,7	54,3	55,3	63,8	54,1	40,5	35,0	32,5
-2dB	59,7	50,3	51,3	59,8	50,1	36,5	31,0	28,5
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,8	3,1	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0



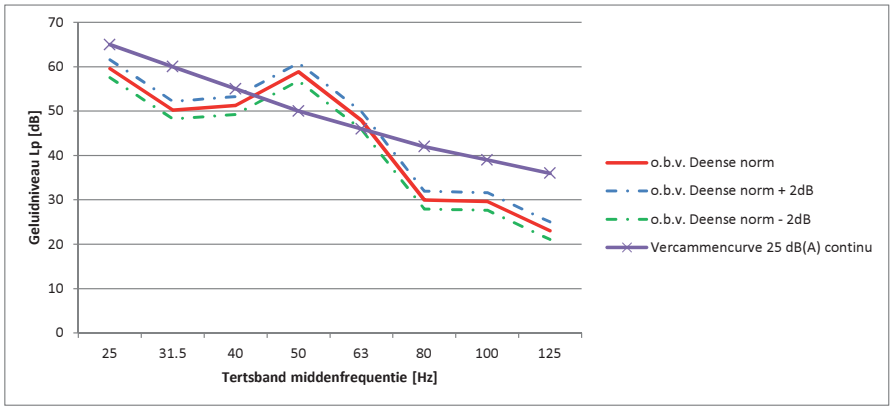
Woning A3.41 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Maximaal optredende geluidbelasting	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	57,4	48,1	49,2	56,3	45,4	27,9	26,6	20,5
+2dB	59,4	50,1	51,2	58,3	47,4	29,9	28,6	22,5
-2dB	55,4	46,1	47,2	54,3	43,4	25,9	24,6	18,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,3	1,4	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0



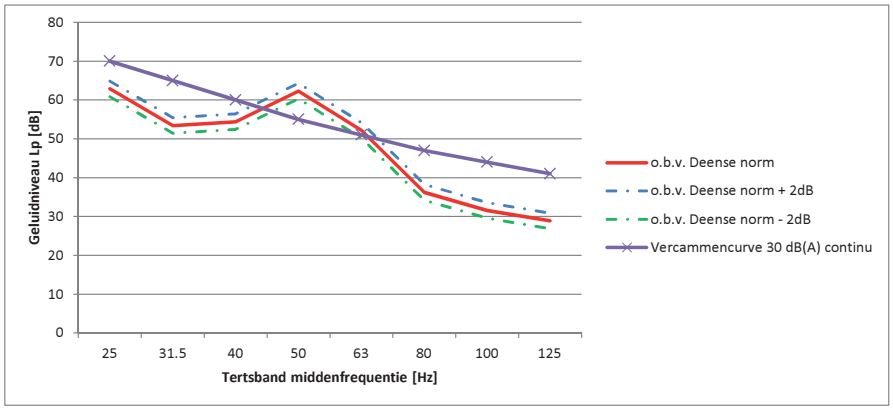
Woning A5.57 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordwest (nachtperiode)	65,4	58,8	60,5	68,4	60,8	47,5	48,2	39,8
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Maximaal optredende geluidbelasting	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,6	50,2	51,3	58,8	47,9	29,9	29,6	23,0
+2dB	61,6	52,2	53,3	60,8	49,9	31,9	31,6	25,0
-2dB	57,6	48,2	49,3	56,8	45,9	27,9	27,6	21,0
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	10,8	3,9	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0



Woning A5.57 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting dak (avondperiode)	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	68,1	61,1	62,7	72,0	65,4	54,0	51,2	45,3
Maximaal optredende geluidbelasting	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	62,9	53,4	54,4	62,3	52,2	36,2	31,5	28,9
+2dB	64,9	55,4	56,4	64,3	54,2	38,2	33,5	30,9
-2dB	60,9	51,4	52,4	60,3	50,2	34,2	29,5	26,9
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	9,3	3,2	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0



Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Bedrijven en milieuzonering Kanaalweg 59 te Utrecht

Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m^2 horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel ‘bedrijven en milieuzonering’ aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Wettelijk kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering (2009)” zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Afbeelding 1: Tabel milieucategorieën en bijbehorende richtafstanden

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

Toetsing voorgenomen ontwikkeling

Typering plangebied
Het plangebied betreft een locatie welke omgeven is door bedrijvigheid, zowel inrichtingen als kantoorfuncties. Het plangebied kan dan ook aangemerkt worden als een gemengd gebied.

Bedrijven in omgeving plangebied
In de omgeving van het plangebied zijn meerdere bedrijven gevestigd welke van invloed kunnen zijn op het woon- en leefklimaat van de te realiseren woningen in het plangebied.
In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergeven. De nummering verwijst naar de nummers in de afbeelding.

Bedrijf/organisatie	Adres	Bedrijfsactiviteit
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	Overste den Oudenlaan 20	Remise stadsbussen
2. NUON Hulwarmtecentrale	Kanaalweg 60a	Hulpwarmtecentrale (HWC)
3. Verschillende garagebedrijven	Kanaalweg 60	Autoschadeherstel en autoverkoop
4. Kantoorgebouwen (diverse ondernemingen)	Kon. Wilhelminalaan 3 t/m 9	Kantooractiviteiten

In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergegeven, inclusief SBI-code, richtafstand tot een gemengd gebied en de daadwerkelijke afstand van de inrichting tot het plangebied. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd of de ligging van het plangebied tot de in de omgeving aanwezige bedrijvigheid een belemmering op kan leveren.

Bedrijf/organisatie	SBI-Code	Milieucat.	Richtafstand (meters)[1]	Relevant milieuaspect	Afstand tot grens plangebied (meters)
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	493	3.2	50	Geluid	40
2. NUON Hulpwarmtecentrale	35 E1	3.2	50	Geluid, gevaar en geur	0
3. Verschillende garagebedrijven	451, 452, 454	2	10	Geluid	80
5. Kantoorgebouwen (diverse ondernemingen)	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	1	0	Nvt	0


Orlyplein
Graadt van Roggenweg
Graadt van Roggenplein
Graadt van Roggenstraat
Graadt van Roggenlaan
Graadt van Roggenhof
Graadt van Roggenpassage
Graadt van Roggenbrug
Graadt van Roggenhuis
Graadt van Roggenkade
Graadt van Roggenstraat
Graadt van Roggenplein

Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht (GVU)
Het voormalige Logistiek Complex van Defensie aan de Overste den Oudenlaan 20 is reeds jaren in gebruik als stalling voor de bussen van het GVU. Ondanks dat op deze locatie een herontwikkeling is voorzien, is het aannemelijk te veronderstellen dat het huidige gebruik nog enige jaren zal voortduren.

Van het gebruik ten behoeve van de GVU is in het kader van art. 8.19 Wm op 14 juni 2004 melding gemaakt bij de gemeente Utrecht. Tevens is naar aanleiding van deze activiteit door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsniveau's als gevolg van deze nieuwe bedrijfsactiviteiten. De grootste geluidsbron betreft met name het af en aanrijden van bussen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau Lar,LT niet meer bedraagt dan 48 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de direct tegenover de hoofdpoort gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Hier van uitgaande kan worden gesteld dat de activiteiten van de GVU binnen het Logistiek Complex, bij voortzetting van haar activiteiten, geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plangebied.

Hulpwarmtecentrale (HWC) Nuon

Voor de HWC van de NUON zijn op basis van de VNG-publicatie de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot gemengd gebied: 10 meter)
- Geluid (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 30 meter)

Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

<u>Geur</u>
Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de áchtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Geluid

De HWC is een zogenaamde ‘grote lawaaimaker’ als bedoeld in onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht. Op basis van een geluidsonderzoek uit 1988 is derhalve een geluidzone rondom de HWC vastgesteld. Deze geluidzone is geïmplementeerd in de milieuvergunning. De 50 dB(A) geluidcontour ligt ongeveer halverwege het plangebied, de 55 dB(A) contour ligt (binnen het plangebied) op circa 15 meter van de noordelijke grens van het terrein.

De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai van 50 dB (A) wordt in het plangebied overschreden en voor een gedeelte van het plangebied wordt ook de maximaal te ontheffen waarde van 55 dB(A) overschreden. Aangezien hiervoor geen hogere waarden verleend kunnen worden, dienen enkele gevels doof (zonder te openen delen) uitgevoerd te worden. Voor andere gevels dienen hogere waarden verleend te worden. In het akoestisch onderzoek wordt hier nader op ingegaan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat enerzijds een goed woon- en leefklimaat behaald kan worden en dat voldaan kan worden aan het gestelde in de Wet geluidhinder, en dat anderzijds de geluidruimte van de HWC gerespecteerd wordt.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

Bijlage 6 Externe veiligheid

Tebodin Netherlands B.V.
Laan van Nieuw Oost-Indië 25 • 2593 BJ Den Haag
Postbus 16029 • 2500 BA Den Haag
Telefoon 070 348 09 11 • Fax 070 348 06 45
denhaag@tebodin.nl • www.tebodin.com

Opdrachtgever: **KWP Gebiedsontwikkelaars**
Project: **Nieuwbouw Kanaalweg 59, Utrecht**

Ordernummer: T41363.00
Documentnummer: 3412121
Revisie: A

Auteur: W.A. Hamer
Telefoon: 070 348 05 86
Telefax: 070 348 05 91
E-mail: w.hamer@tebodin.nl

Datum: 23 maart 2010

Brandveiligheidsrapport, externe veiligheid
Nieuwbouw locatie Kanaalweg 59 te Utrecht

A	23-03-2010	Verwerking commentaar bevoegd gezag	W. Hamer	C. Assmann
0	19-02-2010	Ter goedkeuring	W. Hamer	C. Assmann
Wijz.	Datum	Omschrijving	Opsteller	Gecontroleerd

© Copyright Tebodin

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze ook zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.

Inhoudsopgave **Pagina**

	Samenvatting	**4**
1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van het brandveiligheidsrapport	6
1.3	Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen	6
1.4	Begrippen en afkortingen	7
1.5	Opzet rapport	8
1.6	Leeswijzer	8
2	**Beschrijving locatie**	**9**
3	**Beschrijving inrichting**	**10**
3.1	Stoomketelgebouw	10
3.2	Opslagtanks	11
3.2.1	Beschrijving opslagtanks	11
3.2.2	Beschrijving leidingen	12
3.2.3	Stookolie	12
4	**Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie**	**14**
4.1	Loftgebouw	15
4.2	Havengebouw	15
4.3	Torengebouw	16
4.4	Materiaal specificatie	17
4.4.1	Brandeffecten algemeen	17
4.4.2	Brandeigenschappen beton	18
4.4.3	Brandeigenschappen isolatiemateriaal	18
4.4.4	Brandwerendheid baksteen	19
5	**Stralingsintensiteit**	**20**
5.1	Algemeen	20
5.2	Stofeigenschappen hexaan	21
5.3	Modellering	21
6	**Conclusie**	**25**
	Bronvermelding	**26**

Samenvatting

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.
Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd. Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Een van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen die de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Het doel van dit document is:

- Betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m^3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een warmtestralinggrenswaarde op naastgelegen bouwwerken van verschillende percelen van maximaal 15 kW/m^2. De 15 kW/m^2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.
Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd.

Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn, wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Eén van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen welke de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Door het adviesbureau AVIV te Enschede is in 1e instantie een brandveiligheidsrapport opgesteld. De gemeente Utrecht heeft beoordeeld dat in het AVIV rapport onvoldoende naar voren is gebracht of wordt voldaan aan het afstandscriteria zoals deze zijn aangegeven door de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht heeft KWP Projectontwikkelaars verzocht de warmtestralingcontouren, welke eventueel bij een brand in een van de opslagtanks ontstaan, inzichtelijk te maken.

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft Tebodin verzocht tot het inzichtelijk maken van de warmtestralingcontouren indien een van de opslagtanks in brand geraakt. Deze warmtestralingcontouren diende gebaseerd te zijn op het door Adviesbureau AVIV opgestelde brandveiligheidsrapport. Tebodin heeft KWP Gebiedsontwikkelaars gewezen op het feit dat de in het door AVIV opgestelde rapport dat een aantal uitgangspunten niet overeenkwamen met de huidige literatuur en de informatie zoals deze naar voren was gebracht in het bezwaarschrift van de belanghebbende.

De twee belangrijkste uitgangspunten in het AVIV rapport die geleid hebben tot het opnieuw opstellen van een brandveiligheidrapport door Tebodin zijn:

1. De invloed van de zogenoemde 'surface emissive power' (SEP) waarde.
   - Adviesbureau AVIV heeft gekozen voor een berekening op basis van de SEP-waarde voor gasvormige koolwaterstoffen.
   - De gasvormige koolwaterstoffen zoals methaan, ethaan, propaan en butaan hebben een SEP-waarde van 140 kW/m².

De SEP-waarde van vloeibare koolwaterstoffen, zoals bij de warmtehulpcentrale aanwezig, is in de literatuur bepaald op een waarde van 56,1 kW/m².

2. In het bezwaarschrift van de belanghebbende wordt (lichte) stookolie genoemd terwijl in het AVIV rapport dieselolie als uitgangspunt is gehanteerd. Dieselolie is een lichtere kolomfractie dan (lichte) stookolie.

Aangezien de warmtestraling met stijgende afstand van de warmtebron kwadratisch afneemt is het essentieel een correcte SEP-waarde te hanteren zodat een reële weergave kan worden gegeven van de warmtestralingcontouren.

Voornamelijk op basis hiervan is door KWP Projectontwikkelaars besloten tot het opnieuw opstellen van een rapportage.

Dit document betreft een beschrijving van de te nemen maatregelen in het kader van brandveiligheid, die voor nieuwbouw vereist worden vanwege het Bouwbesluit 2003 en de gemeentelijke bouwverordening. Daarnaast beschrijft het document relevante bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de naastgelegen warmtehulpcentrale.

Het perceel bevindt zich aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

1.2 Doel van het brandveiligheidsrapport

Het doel van het brandveiligheidsrapport is:

- De betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

1.3 Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen

Het brandveiligheidsrapport is getoetst aan de volgende wettelijke regelingen en pseudo-wetgeving (in volgorde van prioriteit);

- Europese regelgeving;
- Bouwbesluit 2003;
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI);
- Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) 29.

1.4 Begrippen en afkortingen

Gebruiksfunctie	gedeelten van één of meer bouwwerken op een perceel of standplaats, die dezelfde gebruiksbestemming hebben en die tezamen één gebruikseenheid vormen.
Brandcompartiment	gedeelte van één of meer bouwwerken, bestemd als maximaal uitbreidingsgebied van brand.
Technische ruimte	ruimte voor het plaatsen van de apparatuur, noodzakelijk voor het functioneren van een gebouw.
Gebruiksoppervlakte	gebruiksoppervlakte als bedoeld in NEN 2580.
Hoofddraagconstructie	hoofddraagconstructie als bedoeld in NEN 6702.
WTD	tijdsduur van de brandwerendheid met betrekking tot bezwijken in minuten.
WBDBO	weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag: weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag als bedoeld in NEN 6068.
Lichte industriefunctie	industriefunctie waarin activiteiten plaats vinden, waarbij het verblijven van mensen een ondergeschikte rol speelt.
Woongebouw	gebouw of gedeelte van een gebouw, waarin twee of meer woonfuncties liggen, die zijn aangewezen op een of meer gemeenschappelijke verkeersroutes.
Bezettingsgraad	aantal m² gebruiksoppervlakte per persoon.
Bezettingsgraadklasse	klasse die de bezettingsgraad van een gebruiksoppervlakte en de bezettingsgraad van een vloeroppervlakte aan verblijfsgebied aangeeft in overeenstemming met Tabel 1.

Tabel 1: bezettingsgraad

klasse	bezettingsgraad	
	in m² gebruiksoppervlakte per persoon	in m² vloeroppervlakte aan verblijfsgebied per persoon
B1	> 0,8 - <= 2	> 0,5 - <= 1.3
B2	> 2 - <= 5	> 1,3 - <= 3,3
B3	> 5 - <= 12	> 3,3 - <= 8
B4	> 12 - <= 30	> 8 - <= 20
B5	> 30	> 20

Permanente vuurbelasting	Bijdrage tot de vuurbelasting van de materialen die deel uitmaken van de bouwdelen.
Blikseminstallatie	Een installatie als bedoeld in NEN 1014.

1.5 Opzet rapport

In dit rapport wordt het algemene referentiekader ten behoeve van de brandveiligheid beschreven. Voorts worden uitgangspunten vastgelegd die de basis vormen voor de nadere invulling van de genomen brandveiligheidsmaatregelen.

Aan de hand van de milieuregelgeving en bouwregelgeving zijn criteria vastgesteld waar aan de bouwwerken minimaal dienen te voldoen. Deze criteria zijn vastgelegd in de vigerende milieu- en bouwvergunningen. Tevens geeft dit rapport aan welke bouwkundige en installatietechnische voorzieningen getroffen zijn ten behoeve van de brandveiligheid. Deze omvatten onder meer de toekomstige externe brandcompartimentering van de woongebouwen.

1.6 Leeswijzer

Het document is zo opgesteld dat de brandveiligheidsaspecten betreffende de externe veiligheid van de warmtehulpcentrale van binnen naar buiten worden beschouwd. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het terrein met daarbij een beschrijving van de aanrijroutes voor de hulpdiensten en waar mogelijk de primaire waterwinning plaatsvindt.

Hoofdstuk 3 beschrijft de bouwkundige aspecten van het ketelgebouw en de naastgelegen opslaginstallatie met de leidingen. Paragraaf 3.4 geeft de fysische eigenschappen van het opgeslagen product.

Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de toekomstige gebouwen, die zich beperkt tot de gevel die naar de opslagtanks is gericht.

Hoofdstuk 5 geeft een weergave van de warmtestraling en vlamhoogte die mogelijk bij een brand kan voorkomen.

2 Beschrijving locatie

De nieuwbouwlocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

De nieuwbouwlocatie en de naastgelegen warmtehulpcentrale kunnen beide bereikt worden via de Kanaalweg. De Kanaalweg is de primaire ontsluitingsroute waarover de hulpdiensten kunnen aanrijden. De tweede ontsluitingsroute loopt via de Koningin Wilhelminalaan, die overgaat in de Kanaalweg.

De locatie heeft een ondergrondse brandkraan binnen een straal van 40 meter, gerekend vanaf de terreintoegang (brandweeringang), met een capaciteit van minimaal 60 m³/uur.



Figuur 1: terreinoverzicht

= brandweeringang

Naastgelegen objecten zijn zodanig vrij gelegen en voorzien van niet-brandbare dakbedekkingen dat geen gevaar bestaat voor brandoverslag.

3 Beschrijving inrichting

In dit hoofdstuk worden de bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de inrichting beschreven. Deze voorzieningen zijn conform de milieu- en bouwvergunning en zullen worden getoetst aan de huidige milieu- en bouwregelgeving.

Op de inrichting zijn twee typen van bouwwerken te onderscheiden, namelijk;
⇒ bouwwerken;
⇒ bouwwerken 'geen gebouw zijnde'.

Bouwwerken 'geen gebouw zijnde' dienen te voldoen aan de definitie zoals gegeven door de Woningwet, artikel 1 lid 1c: *'elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt'.*

De bouwwerken op het terrein die een gebouw vormen, zijn in overeenstemming met het Bouwbesluit 2003 ingedeeld in de gebruiksfunctie 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied).

In het gebouw, hierna te noemen stoomketelgebouw, staan 8 stoomketels (warmtehulpcentrale) opgesteld. De stoomketels worden gestookt met stookolie (vlampunt > 90°C). De stookolie wordt opgeslagen in drie opslagtanks.

Het stoomketelgebouw ligt circa 12 meter van de inrichtingsgrens aan de straatzijde (Kanaalweg) van het terrein en circa 11 meter van de dichtstbijzijnde opslagtank.

De opslagtanks staan zuidwestelijk van het stoomketelgebouw in een lijn evenwijdig aan - en op circa 8 meter van - de westelijke inrichtingsgrens. De 1e opslagtank (gerekend vanaf het stoomketelgebouw) ligt circa 23 meter van de oostelijke inrichtingsgrens. Aan de oostelijke inrichtinggrens staat een gebouw met een industriefunctie. Ten zuiden van de 3e opslagtank (geteld vanaf het stoomketelgebouw) staat op een afstand van circa 16 meter nog een gebouw met een industriefunctie.

De warmtehulpcentrale levert alleen in geval van een piek in de warmtevraag aan het stadsverwarmingsnet.

3.1 Stoomketelgebouw

In het bestaande stoomketelgebouw staan acht stoomketels met toebehoren. De gebruiksfunctie wordt gedefinieerd als 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied) met bezettingsgraad B5 en met een totaal gebruiksoppervlak van minder dan 1.000 m². Vanzelfsprekend zijn er ruimten met een 'overige functie' aanwezig zoals toilet/sanitaire ruimten en technische ruimten.

Het pand is conform het Bouwbesluit 2003 (nieuwbouwniveau), en gemeentelijke bouwverordening voorzien van het vereiste brandpreventieve voorzieningen, zoals blusmiddelen.

3.2 Opslagtanks

3.2.1 Beschrijving opslagtanks

De opslagtanks voldoen aan de toenmalige vigerende voorschriften zoals de CPR-92 (vloeibare aardolieproducten, bovengrondse opslag kleine installatie (< 80.000 m³)), die voorschriften tegenwoordig zijn samen gebracht in de Eurocode EN 1993-4-2 (opslagtanks) en PGS 29. De opslagtanks zijn geplaatst in een tankput van 770 m^2 met een toereikende omwalling.

De 3 opslagtanks hebben elk een diameter van 8 m, een hoogte van circa 10 m en een opslagcapaciteit van circa 500 m³. De totale wandoppervlakte bedraagt circa 251 m². Het oppervlak van de tankbodem is circa 50 m².

π = 3.14
d = 8
h = 10

$$\pi * d * h \equiv oppervlak$$

$$3.14 * 8 * 10 \approx 251\,\text{m}^2$$

Formule 1: berekening wandoppervlak

$$0.25 * \pi * d^2 \equiv oppervlak$$

$$0.25 * 3.14 * 8^2 \approx 50\,\text{m}^2$$

Formule 2: berekening bodemoppervlak

De opslagtanks zijn vervaardigd van koolstofstaal conform de toen geldende regelgeving zoals ASMI en aangevuld met NFPA codes en EEMUA guidelines. Alle opslagtanks zijn van het type ‘cone roof’ vast dak en geheel voorzien van een thermische isolatielaag van circa 50 mm op basis van mineraal product, waarbij aan de buitenzijde een aluminium beplating is aangebracht.

In de tankwand zijn doorvoeringen gerealiseerd ten behoeve voor toe- en afvoerleidingen. Op het tankdak zijn mangaten en openingen aanwezig ten behoeve van ventilatie en meetapparatuur. De tanks zijn uitgevoerd met een hoogniveau-alarmering, die ter plaatse en in de controlekamer alarm geeft voordat het hoogste toelaatbare vloeistofniveau in de tank wordt bereikt.

Alle opslagtanks met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

De tanks zijn voorzien van tankverwarming, zogenoemde ‘heat tracing’ of soortgelijke voorzieningen ten behoeve van het behouden van de juiste viscositeit voor het verpompen van het opgeslagen product.

3.2.2 Beschrijving leidingen

Vanuit het lospunt van de tankwagens gaan geïsoleerde vulleidingen naar de opslagtanks. Vanuit de opslagtanks wordt de stookolie naar de stoomketels in het stoomketelgebouw gevoerd.

De leidingen zijn uitwendig voorzien van minerale isolatie en bekleed met aluminium beplating en zijn uitgerust met warmtespiralen 'heat tracing' of vergelijkbare voorzieningen, omdat koude stookolie niet verpompbaar is.

Alle leidingen met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

3.2.3 Stookolie

De gebruikte brandstof is een mengsel van koolwaterstoffen met een kookpunt traject van 350°C tot en met 650°C met een relatief lage dampspanning (0,1 mbar bij 20 °C) (water = 23 mbar bij 20 °C). Dergelijke mengsels worden gebruikt voor commerciële en industriële verbranders en worden gerangschikt onder de noemer stookoliën.

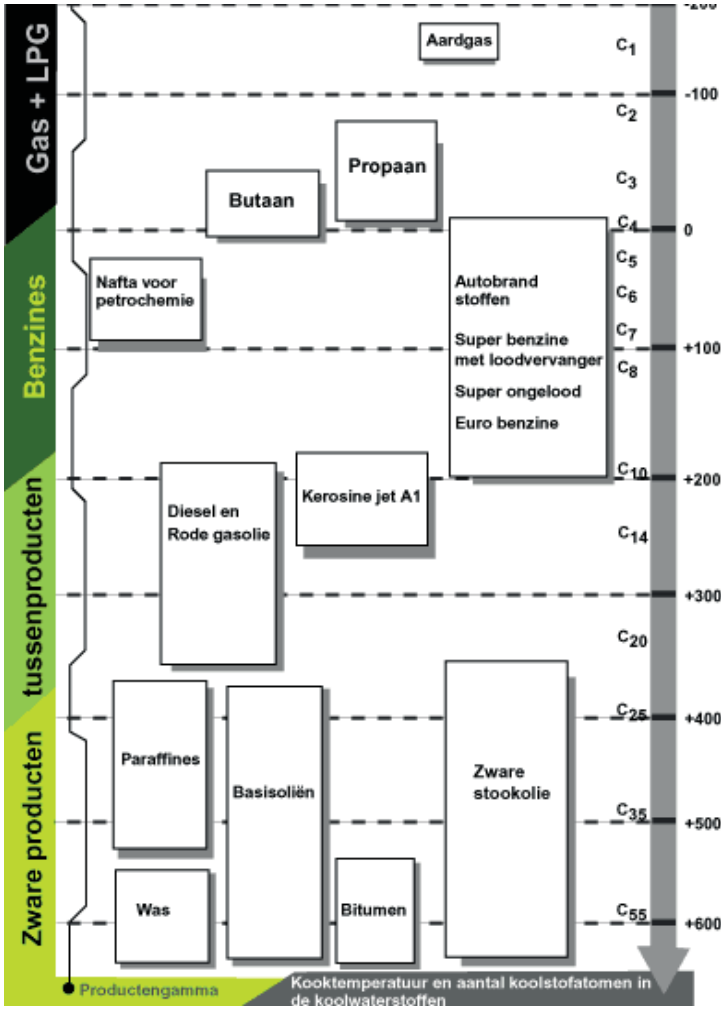
Stookolie heeft vanwege de lange koolstofketens, lengte van C_{20} tot C_{50} een vlampunt van circa 90 °C en is onder normale atmosferische temperaturen zo viskeus (stroperig) dat deze langzaam vloeit. Doordat deze viskeuze brandstof gedurende vorstperioden beschikbaar dient te zijn wordt de vloeistof continu op een minimale bedrijfstemperatuur gehouden, zodat de vloeistof goed vloeibaar is en kan worden verpompt naar de stoomketels.

Aangezien dergelijke koolwaterstofmengsels een vlampunt hebben van minder dan 100°C worden deze als brandbaar geclassificeerd.

Stookolie is niet mengbaar met water en zal op water (dichtheid ≈ 0,95 gr/ml) een viskeuze drijflaag vormen.

Aangezien de moleculaire verhouding koolstof – waterstof in de ratio 3 – 1 gepasseerd is, zal in geval van brand een sterke roetvorming plaatsvinden. De vrijkomende warmtestraling (heat flux) zal bepaald worden door de surface emissive power (SEP) waarde. Deze SEP waarde is voor de vloeibare koolwaterstoffen bepaald op 56,1 kW/m² (ø = 10 meter) en als 'Smokey' getypeerd.

Door de sterke roetvorming zal warmtestraling niet toenemen of zelfs beperkt afnemen wanneer een plasbrand een diameter heeft groter dan 3 meter. De afbrandwaarde van stookolie is circa 0,035 kg/(m².s).



Figuur 1: kooktraject koolwaterstoffen

4 Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie

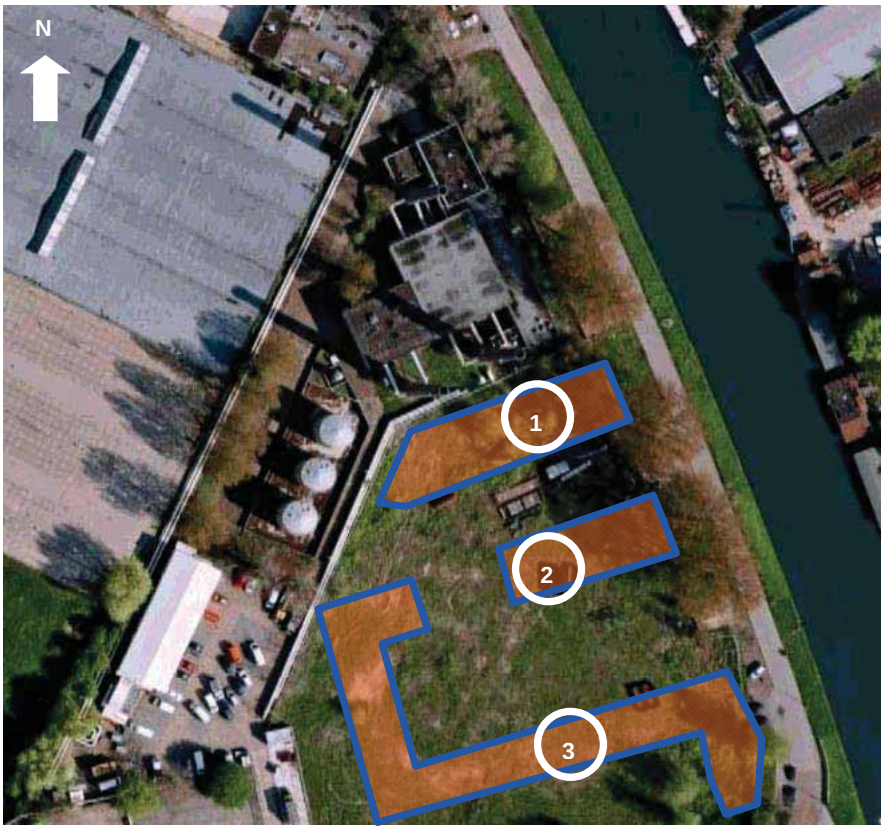
Het ontwikkelingsplan omvat de bouw van drie woongebouwen waarin 162 wooneenheden worden voorzien. De woongebouwen zijn gelegen rond een binnenhaven, die in verbinding staat met het Merwedekanaal.

De woongebouwen zijn verschillend van hoogte:
1. het ‘Loftgebouw’;
2. het ‘Havengebouw’;
3. het ‘Torengebouw’.

Het Loftgebouw staat direct aan de perceelsgrens op een afstand van circa 5 meter van de tankput. De afstand van het Loftgebouw en de dichtstbijzijnde opslagtank, 1e opslagtank gerekend vanaf het stoomketelgebouw, is 8 meter.

Tussen het Loftgebouw en het Havengebouw is een openbare oost-west wegverbinding voorzien.

Eén van de hoekgevels van het Torengebouw staat op de perceelgrens. De afstand van het punt waar de hoekgevel de perceelgrens raakt tot de tankput is groter dan 5 meter; de afstand tot de dichtstbijzijnde opslagtank is circa 12 meter en tot de volgende opslagtank ca 16 meter.



4.1 Loftgebouw

Het Loftgebouw heeft vijf bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 19 meter en een totale hoogte van circa 20 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 17 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

Tabel 2: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit tabel 2 wordt voor het Loftgebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.2 Havengebouw

Het Havengebouw heeft zes bouwlagen. De gevels in het zichtveld van de opslagtanks staan zo ver van de tanks, dat warmtestraling van een brandende opslagtank geen kritische stralingsintensiteit[1] geeft op de gevels.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 21 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

[1] Zie paragraaf 4.4

Tabel 3: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 3 wordt voor het Havengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.3 Torengebouw

Het Torengebouw heeft 11 bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 18 meter en een totale hoogte van circa 40 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 13 meter, het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 37 meter, ten opzichte van het maaiveld, hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 120 minuten.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen. De gevel wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

Tabel 4: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 4 wordt voor het Torengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.4 Materiaal specificatie

4.4.1 Brandeffecten algemeen

Bij het berekenen van materiële schade door warmtestraling wordt onderscheid gemaakt tussen twee niveaus:

- Schadeniveau 1: het in brand geraken van aan de warmtestraling blootgestelde oppervlakken, dan wel het breken of het bezwijken van constructieonderdelen.
- Schadeniveau 2: het optreden van schade zoals ernstige verkleuring van het materiaaloppervlak, afbladderen van de verf en/of het belangrijk vervormen van constructieonderdelen.

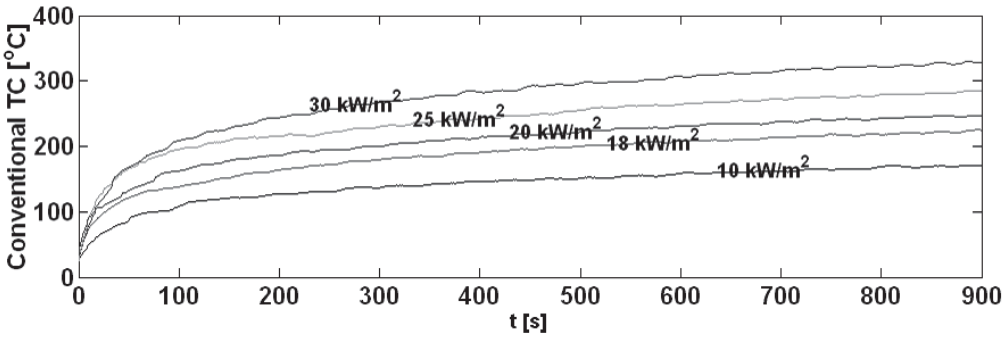
Hiertoe is het begrip 'kritische stralingsintensiteit' geïntroduceerd, waaronder die stralingsintensiteit wordt verstaan die bij langdurige expositie nog juist schade oplevert. In Tabel 5 wordt de kritische stralingsintensiteit gegeven voor verschillende bouwmaterialen conform PGS 1 deel B, Effecten van brand op constructies.

Tabel 5:kritische stralingsintensiteit (kW/m²)

Materiaal	Schadeniveau 1	Schadeniveau 2
Hout	15	2
Kunststof	15	2
Glas	4	-
Staal	100	25

Voor het inzichtelijke maken van de relatie kW/m² en de daarbij behorende temperatuur indicatie in °C geeft onderstaand Figuur 2 een weergave.

Figuur 2: weergave kW/m^2 <> temperatuur



Onbrandbare en hittebestendige materialen zoals metselwerk blijven buiten beschouwing. Dit geldt ook voor gewapend beton en bekleed staal omdat hierbij warmtestraling slechts in extreme situaties problemen oplevert, bijvoorbeeld als het beschouwde object zich in of direct naast de brand bevindt. Bovendien zal de straling waarbij schade optreedt in zeer belangrijke mate afhangen van de toegepaste betondekking respectievelijk bekledingsdikte, waardoor een globale beschouwing vrijwel onmogelijk wordt.

4.4.2 Brandeigenschappen beton

Door het gebruik van beton met daarvoor geplaatst een mineraal isolatiemateriaal zal het toegepaste bouwmateriaal niet of nauwelijks worden blootgesteld aan hoge temperaturen na verloop van tijd. Wordt beton voor zeer lange tijd blootgesteld aan een hoge thermische belasting, dan nemen de mechanische eigenschappen van beton af. De snelheid waarmee dit gebeurt, is afhankelijk van de thermische isolatie en de eigenschappen van beton zoals warmtegeleiding en warmtecapaciteit.

De brandwerendheid van het toegepaste beton waarbij wanden of vloeren een scheidende functie hebben, is weergegeven in onderstaande Tabel 6. Hierin is de relatie tussen de minimale dikte en brandwerendheid weergegeven. Conform de NEN 6071 (Rekenkundige bepaling van de brandwerendheid van bouwdelen. Betonconstructies) wordt bij betonconstructies met een dikte van meer dan 120 mm een WBDBO bereikt van minimaal 120 minuten.

Tabel 6: minimumdikte van wanden en brandwerendheid met betrekking tot de scheidende functie

Minimale plaatdikte (mm)	60	80	100	120
Brandwerendheid (min)	30	60	90	120

4.4.3 Brandeigenschappen isolatiemateriaal

Tussen de 2 gevelbladen wordt een thermisch isolatiepakket opgebouwd van minimaal 80 mm dikte bij een massa van 100 kg/m³. De structuur van het thermische isolatiemateriaal blijft boven 1.000 °C intact en zal het achterliggende binnenblad (beton) voor langere tijd beschermen. Zie Tabel 7.

Tabel 7:brandwerendheid isolatiemateriaal

brandwerendheid (scheidende functie)	minimum dikte kernvulling [mm]		
	steenwol		PUR of PIR'
	60 kg/m³	100 kg/m³	
20 min.	30	25	80
30 min.	50	40	180
60 min.		80	

Bron: SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, deel D Bouwdeel- en materiaal gedrag

4.4.4 Brandwerendheid baksteen

De buitengevels (buitenblad) zullen worden opgetrokken uit baksteen met een minimale dikte van 100 mm

Voor het bepalen van de brandwerendheid van bakstenen wanden wordt gebruik gemaakt van de formule, welke is afgeleid van de kalkzandsteen, en welke formule wordt toegepast door de baksteenindustrie (zie Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5) voor steenachtige wanden. De formule geldt voor niet-dragende wanden.

De formule luidt: $B = 0{,}9 * d^2 * 10^{-2}$

$$B = 0{,}9 * 100^2 * 10^{-2} = 90$$

B is de minimale brandwerendheid in minuten.
d is de wanddikte in mm.

Formule 3: brandwerendheid van baksteen wanden

5 Stralingsintensiteit

5.1 Algemeen

De huidige PGS-29 stelt in artikel 181:

Citaat:
Voor de overige onderdelen van de tankinstallaties geldt het volgende:
− installaties / objecten / dragende constructies die kunnen worden aangestraald met een hogere warmtebelasting dan 10 kW/m^2 en waarbij ten gevolge van de hittestraling falen of uitbreiding van de ontstane brand kan ontstaan, moeten worden beschermd tegen te grote warmtebelasting;
Einde Citaat.

Daarnaast wordt in bijlage D, bladzijde 86/86 van de PGS-29 een afstandsbepaling gegeven waarbij aangegeven wordt welke afstand aangehouden dient te worden naar gebouwen en/of installaties welke tot het terrein van de inrichting behoren.

Figuur 3: afstandbepaling opslagtanks <> bouwwerken

Betrokken installatieonderdelen		Aanbevolen afstanden
1	Tussen tanks met een diameter van maximaal 10 m of een hoogte van maximaal 14 m	In overeenstemming met de voorwaarden van constructie en in werking houden
2	Tussen tanks met een diameter van meer dan 10 m of een hoogte van meer dan 14 m	De afstand moet de kleinste zijn van: 1) de helft van de diameter van de grootste tank, 2) de diameter van de kleinste tank, 3) 15 m, maar in geen geval kleiner dan 10 m
3	Tussen een tank en een vulpunt, vul of een gebouw	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.
4	Tussen een tank en de terreingrens van het depot, een niet-gevaarlijk gebied of een stationaire ontstekingsbron	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.

Essentieel is de warmtestraling (heat flux) welke gedurende een brand wordt uitgezonden naar de omgeving.

Daarna is het mogelijk op grond van modellering de warmtestralingcontouren vast te stellen welke de afstand in meters weergeven vanaf de rand van de opslagtank.

Indien de opgeslagen stookolie zou ontsteken (vlampunt > 90°C) en vervolgens de brand zou onderhouden, zal de bronstraling (SEP waarde) 56,1 kW/m² (ø = 10 meter) zijn.

Aangezien in de beschikbare literatuur stookolie niet is beschreven, is als referentie product ‘hexaan’ gemodelleerd als een tankbrand.

5.2 Stofeigenschappen hexaan

n-Hexaan wordt wereldwijd toegepast als referentieproduct bij testen waarbij beoordeeld dient te worden wat de gedragingen zijn waarbij vloeibare koolwaterstof zijn betrokken.

Hexaan (C_6H_{14}) bestaat uit een lineaire koolwaterstofketen en wordt gerangschikt onder de alkanen.

De brandbare vloeistof is geklasseerd als klasse-1 (vlampunt -22°C) met een zelfontbrandingstemperatuur van 223 °C. De vloeistof is niet water mengbaar en zal op water drijven met een relatieve dichtheid van 0,65 (water =1).

De uitdampende gassen zijn marginaal zwaarder (=1,15) dan de omgevingslucht (=1). Bij een dampspanning (160 mbar bij 20 °C) (ter vergelijking: water = 23 mbar bij 20 °C) wordt de onderste explosiegrens bereikt (LEL = 1,1%vol, UEL = 7,5%vol). Bij uitdamping is een vrije gaswolkverbranding dan wel deflagratie in een (semi) omsloten ruimte mogelijk.

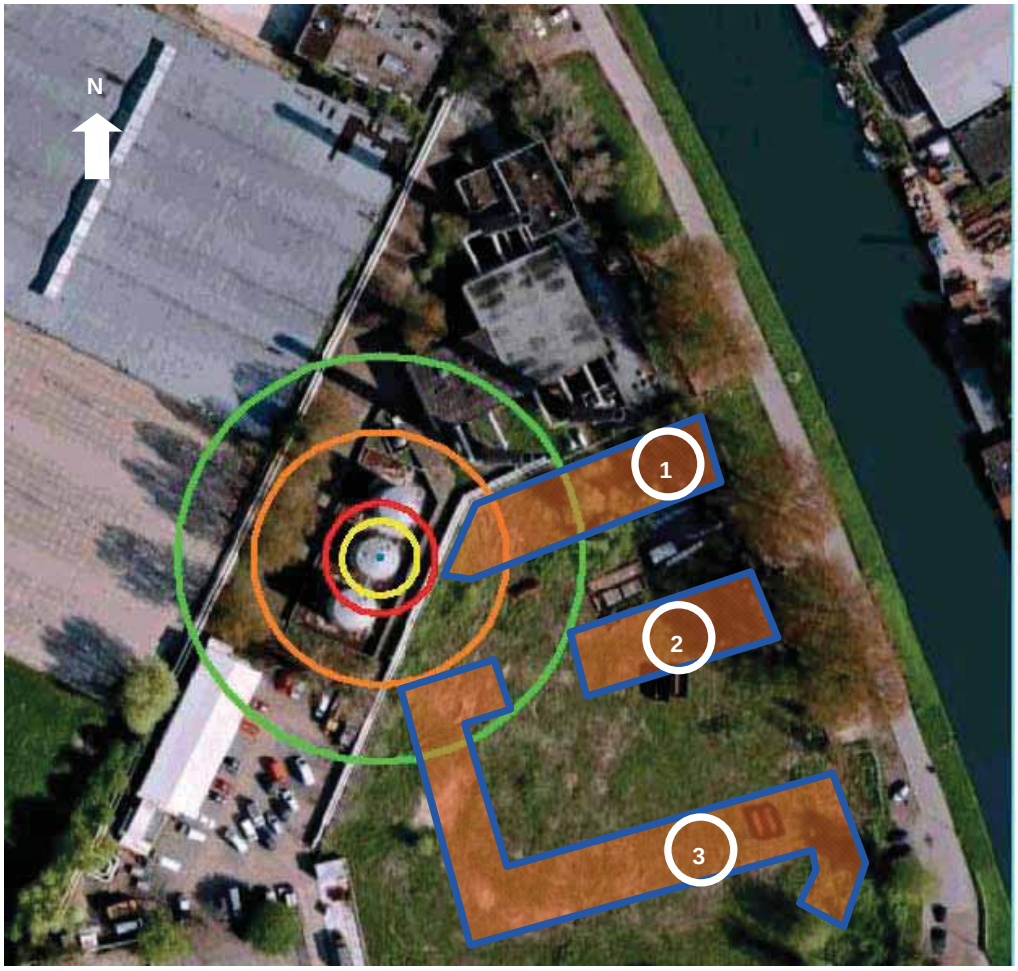
Hexaan zal net als andere vloeibare koolwaterstoffen als ‘Smokey’ verbranden waardoor een vlamtemperatuur van circa 800 -1.000 °C zal worden bereikt; echter, door het feit dat roet (SEP waarde = 56,1 kW/m² bij een plasdiameter van 10 meter)) wordt gevormd zal de stralingsenergie naar de omgeving verminderen door afscherming van de roetdeeltjes.

5.3 Modellering

Voor de modellering wordt het softwarepakket Phast professional® met de daarbij behorende DNV Software, Property Database Document (Phast professional®).

Op grond van de invoerparameters zoals hieronder vermeld zijn de volgende waarden uitgekomen:

- brandstof gerelateerd:
  - product Hexaan;
  - SEP – waarde 56,1 kW/m²;
  - plasoppervlakte 50 m².
- weeromstandigheden:
  - atmosferische stabiliteit: Pascal klasse;
    - 1,5/F stabiel, bewolkt, windsnelheid 1,5 m/sec;
    - 5/D neutraal, licht bewolkt, windsnelheid 5 m/sec.
  - temperatuur 20 °C;
  - druk standaard.



Figuur 4: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 1,5/F

Geel = 15 kW/m² = circa 3 meter
Rood = 10 kW/m² = circa 6 meter
Oranje = 3 kW/m² = circa 21 meter
Groen = 1kW/m² = circa 36 meter

Conclusie: Uit Figuur 4 blijkt dat de stralingscontouren van 15 kW/m^2 de terreingrens van de warmtehulpcentrale niet overschrijdt.



Figuur 5: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 5/D

Geel = 15 kW/m² = circa 6 meter
Rood = 10 kW/m² = circa 10 meter
Oranje = 3 kW/m² = circa 25 meter
Groen = 1kW/m² = circa 39 meter

Conclusie: Uit Figuur 5 blijkt dat de stralingscontour van 15 kW/m^2 de terreingrens van de warmtehulpcentrale niet overschrijdt.

Vlamhoogte bepaling
Voor het bepalen van de vlamhoogte kan de 'Methode van Thomas' worden toegepast. Uit de onderstaande formule, welke is gebaseerd op de 'Methode van Thomas', kunnen de volgende waarden worden ingevuld.

$$Hf = 42 * D * (m'' / ra * \sqrt{(g * D)) * 0{,}61}$$

Hf = vlamhoogte in meters
m' = afbrandwaarde (stookolie 0,035 kg/(m^2.s))
ra = ambient air density 1,18 kg/m^3 (vaste waarde)
D = plasdiameter in meters (tankdiameter 8 meter)
g = gravitational acceleration 9,81 m/s^2 (vaste waarde)

$$Hf = 42 * 8 * (0{,}035 / 1{,}18 * \sqrt{(9{,}81 * 8)) * 0{,}61} = 10{,}35$$

Formule 4: methode van Thomas

Uit Formule 4 volgt dat de stabiele vlamhoogte circa 10 meter zal zijn. Bij toenemende windsnelheden zullen de vlammen afvlakken en afnemen in vlamlengte (=vlamhoogte). De reden voor het afvlakken en afnemen van de vlammen is vindt zijn oorzaak dat de verbrandende gassen door de windsnelheid sneller worden opgemengd en meer zijwaarts worden gebogen door de door de intredende lucht.

Conclusie: Op basis van de berekende vlamlengte (=vlamhoogte) en rekening houdend met de afbuiging van de vlammen bij toenemende windsnelheden wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen.

6 Conclusie

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m^3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m^2. De 15 kW/m^2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Bronvermelding

- Europese NEN-EN normen.
- Ministerie van VROM.
  - PGS 1 - deel 1B, Effecten van brand op constructies.
  - PGS 29 richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks.
- AMvB Bouwbesluit 2003.
- SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, Deel D Bouwdeel en materiaal gedrag.
- Koninklijk Verbond van Nederlandse Baksteenfabrikanten.
  - Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5.
- DNV Software, Property Database Document (Phast professional ®).
- SFPE Handbook of Fire Protection Engineering, 2nd Edition, 1995.
- Nathasak Boonmee / Professor James G. Quintiere , University of Maryland, Department of Fire Protection Engineering
  - Theoretical and Experimental Study of Autoignition of Wood 2004
- Thomas Steinhaus.
  - BRE Centre for Fire Safety Engineering, University of Edinburgh, Large-Scale Pool Fires.
- US Coastguard, Chemical Hazards Response Information System (CHRIS).
- Frank P Lees, Loss Prevention in the Process Industries (Second edition).
- Google Earth Pro (overzicht situaties).

Bijlage 7 Luchtkwaliteit

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Luchtkwaliteit Kanaalweg 59 te Utrecht

Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m^2 horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel ‘luchtkwaliteit’ aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Wettelijk kader

De luchtkwaliteitseisen staan gegeven in de Wet luchtkwaliteit (Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2). Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid. Deze voorwaarden zijn:

a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijn stof en stikstofdioxide;
d. een project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Besluiten en Regelingen welke gekoppeld zijn aan de Wet luchtkwaliteit zijn ondermeer de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)
Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het "Besluit nibm", geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 µg/m^3). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m^2 kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Toetsing voorgenomen ontwikkeling
Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 149 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit 'niet in betekende mate'. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en jachthaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan worden aan de norm 'niet in betekenende mate'.

De verkeersgeneratie van de appartementen zijn gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een jachthaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1100
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,91
	PM_{10} in µg/m^3	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

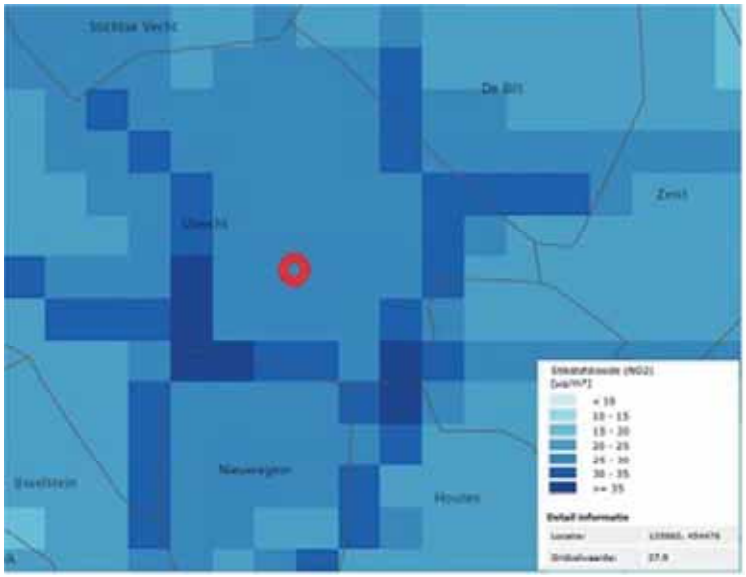
Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 µg/m^3 (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 µg/m^3 (peiljaar 2012).



Afbeelding 1: Achtergrondconcentratie Fijn stof: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (http://geodata.rivm.nl/gcn/)



Afbeelding 2: Achtergrondconcentratie Stikstofdioxide: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (http://geodata.rivm.nl/gcn/)

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekenende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 µg/m3 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmerd.

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

Bijlage 8 Bodemkwaliteit

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Rapport

Actualiserend bodemonderzoek
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt bv
bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (+31) (0)548 51 52 00
telefax (+31) (0)548 51 85 65
e-mail info@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Actualiserend bodemonderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht
projectnummer 13102501
kenmerk R-AVM/166

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten
postadres Postbus 370
7460 AJ Rijssen
contactpersoon de heer C. Duchateau

versie 02

datum 4 oktober 2013

auteur A. (Albert) van de Maat

paraaf 04/10/13

gecontroleerd P. (Pieter) Verschragen

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**3**
2	**LOCATIEGEGEVENS**		**4**
	2.1	Beschrijving onderzoekslocatie	4
	2.2	Eerdere onderzoeksgegevens	4
	2.3	Regionale geohydrologische gegevens	5
3	**OPZET ONDERZOEK**		**6**
	3.1	Vooronderzoek	6
	3.2	Onderzoeksstrategie	6
	3.3	Toetsingskader	8
	3.4	Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart	9
4	**UITVOERING ONDERZOEK**		**10**
	4.1	Veldwerkzaamheden	10
	4.2	Veldresultaten	11
		4.2.1 Lokale bodemopbouw	11
		4.2.2 Zintuiglijke waarnemingen	11
		4.2.3 Meetgegevens grondwater	13
	4.3	Monsterselectie en analyses	13
		4.3.1 Grond	14
		4.3.2 Grondwater	15
5	**TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKSRESULTATEN**		**16**
	5.1	Onderdeel 1, bouwprojecties	16
		5.1.1 Grond	16
		5.1.2 Asbest	17
		5.1.3 Grondwater	18
		5.1.4 Obstakels in de ondergrond	18
	5.2	Onderdeel 2, haven	18
		5.2.1 Grond	18
		5.2.2 Asbest	20
		5.2.3 Grondwater	20
		5.2.4 Obstakels in de ondergrond	21
	5.3	Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte	21
		5.3.1 Grond	21
		5.3.2 Asbest	23
		5.3.3 Grondwater	23
		5.3.4 Obstakels in de ondergrond	24
6	**SPOEDEISENDHEID**		**25**
	6.1	Inleiding	25
	6.2	Bepaling saneringscriterium	26
7	**CONCLUSIES**		**28**

Bijlagen

bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie
bijlage 2: Boorprofielen
bijlage 3: Analysecertificaten
bijlage 4: Toetstabellen grond/grondwater ‘Wbb-toetsing’
bijlage 5: Toetstabellen grond ‘Rbk-toetsing’
bijlage 6: Berekening saneringscriterium
bijlage 7: Kwaliteitsborging

Tekening

tekening 1: Overzicht locatie met monsterpunten
tekening 2: Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond

1 INLEIDING

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsnomaden”. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

2 LOCATIEGEGEVENS

2.1 Beschrijving onderzoekslocatie

De onderzoekslocatie ligt aan de Kanaalweg 59, westelijk van het Merwedekanaal, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De te onderzoeken percelen staan kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, percelen 832 en 834 en hebben een totale oppervlakte van circa 10.650 m^2. De coördinaten van de locatie zijn: x=135,8 en y=454,4.

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). De gebouwen zijn gesloopt en de locatie is in de huidige situatie braakliggend.
De omliggende percelen zijn in gebruik als warmtehulpcentrale en diverse kantoorgebouwen.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar tekening 1.

2.2 Eerdere onderzoeksgegevens

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van meerdere verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater op deze plaatsen was eveneens verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. De betreffende verontreinigingen zijn gesaneerd. De resultaten van de sanering zijn beschreven in het evaluatierapport:

1. “Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, Chemielinco, projectnummer 96844, 4 maart 1999.

Dit rapport vormt de basis voor het actualiserend onderzoek zoals in 2006 uitgevoerd.

In deze evaluatie is geconcludeerd dat met de sanering van zowel grond als grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862, onder de voorwaarde van het opstellen en uitvoeren van een nazorgplan, bestaande uit een actualiserend grondwateronderzoek en een grondwatermonitoring. Het nazorgplan is goedgekeurd door de gemeente Utrecht:

2. per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

De grondwatermonitoring is uitgevoerd door Amos Milieutechniek. De resultaten van de grondwatermonitoring zijn beschreven in:

3. Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht; projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004;

De monitoring is beschreven in:

4. De brief Resultaten monitoring kanaalweg 59 te Utrecht, van 21 november 2005 met kenmerk 04.41.004.BC.07.OKL.

De beëindiging van de monitoring is goedgekeurd door de gemeente Utrecht in:

5. brief met kenmerk DSO 06038843/Wm 2887.3., d.d. 1 maart 2006.

Hierbij geeft de gemeente Utrecht aan dat met de meetgegevens is aangetoond dat de restverontreiniging in het grondwater zich niet verspreidt en derhalve in kan stemmen de monitoring van het grondwater ter plaatse te beëindigen.

In 2006/2007 is een actualiserend grondonderzoek uitgevoerd ("Actualiserend grondonderzoek, Kanaalweg 59 te Utrecht", Aveco de Bondt, kenmerk 05.1852_R-PTW/650, d.d. 8 februari 2007.
Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:
Tijdens het grondonderzoek is vastgesteld dat op verschillende locaties sprake is van puinhoudend materiaal (en kolengruis) vanaf het maaiveld tot een diepte van circa 1,5 m-mv. Op diverse plaatsen zijn boringen gestaakt en is derhalve niet duidelijk wat aan bodemvreemd materiaal in de ondergrond aanwezig is. Verder is onbekend in hoeverre bij de sloop van de vroegere opstallen ook daadwerkelijk de ondergrondse funderingen zijn verwijderd.

Tijdens het grondonderzoek zijn diverse sterk verhoogde gehalten aangetoond met oliecomponenten en/of oplosmiddelen, zware metalen en PAK, hetgeen mogelijk impliceert dat de saneringswerkzaamheden nog niet voldoende zijn uitgevoerd. Ter plaatse van de te ontgraven kelders is sterk verontreinigde grond aanwezig (PAK), welke goed is te relateren aan de aanwezige bijmengingen (met name kolengruis). Tevens is plaatselijk (boorpunt 04A) een sterke verontreiniging met olieproduct aangetoond, mogelijk als gevolg van onvoldoende saneringsinspanning.

Aanbevolen wordt voorafgaand aan de grondwerkzaamheden een aanvullend onderzoek te verrichten waarbij dient te worden nagegaan waarom diverse boringen tijdens de 1e fase zijn gestaakt (beoordeling mate van bodemvreemd materiaal). Daarnaast wordt geadviseerd tevens een verificatie te laten plaatsvinden van het grondwater op de verdachte locaties en restverontreinigingen.

De betreffende verontreinigingscontouren van de verontreiniging die mogelijk onvoldoende is uitgevoerd (bron: Chemielinco, project 96844), is weergegeven op tekening 1.

2.3 Regionale geohydrologische gegevens

Hoogteligging (bron: AHN):
Het maaiveld van de locatie ligt op circa 1,7 m+NAP.

Regionale geohydrologische bodemopbouw (bron: Landelijk model Regis II.1 2008):
Vanaf het maaiveld wordt een holocene deklaag aangetroffen tot een diepte van circa 11 m-mv. Binnen deze complexe laag kan zowel zand, klei als veen worden aangetroffen.
Hieronder bevindt zich het 1e watervoerend pakket, bestaande uit (grindhoudende) zanden, tot een diepte van circa 38 m-mv. De 1e scheidende laag, bestaande uit klei en fijne slibhoudende zanden, bevindt zich op een diepte vanaf circa 38 m-mv tot een diepte van 47 m-mv.

Grondwaterstroming (bron: isohypsenkaart van het Grondwaterplan Utrecht (Wareco, 2007)):
De grondwaterstromingsrichting is west tot noordwest.

3 OPZET ONDERZOEK

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de NEN 5740 en de NEN 5707.

3.1 Vooronderzoek

Onderdeel van een verkennend bodemonderzoek op basis van de NEN 5740 en de NEN5707 vormt een vooronderzoek, uit te voeren conform de Nederlandse norm (NEN) 5725. Uit de beschikbare gegevens is afgeleid dat reeds een bodemsanering op de locatie is uitgevoerd (rapport [1], paragraaf 2.2) die goedgekeurd is door het bevoegd gezag. Hieruit is afgeleid dat voldoende vooronderzoek is uitgevoerd, waarbij alle mogelijke bronnen van verontreiniging in beeld zijn gebracht. Er is door Aveco de Bondt in het kader van dit onderzoek geen aanvullend vooronderzoek verricht.

Ten opzichte van de situatie na genoemde bodemsanering is bekend dat het betreffende perceel de afgelopen jaren in gebruik is geweest bij zgn. “stadsnomaden”. Van dit gebruik wordt verondersteld dat dit alsnog geleid kan hebben tot mogelijke verontreiniging van de bodem.

3.2 Onderzoeksstrategie

Op basis van voorgaande onderzoeken is er reeds een globaal beeld van de bodemkwaliteit van de ontwikkellocatie. Het actualiserend onderzoek van 2007 is gebaseerd op de ontwikkelingen zoals die in 2006 werden voorzien. Inmiddels zijn de ontwikkelplannen herzien en is de bodemkwaliteit voor bepaalde aspecten binnen de ontwikkeling nog onvoldoende vastgelegd. Daarnaast geldt dat het meest recente bodemonderzoek tenminste 6 jaar oud is en daarmee niet meer actueel. Ook de aanwezigheid van stadsnomaden gedurende de laatste jaren wordt gezien als een mogelijke oorzaak van bodemverontreiniging, waardoor de situatie zoals vastgelegd in 2007 niet meer als voldoende representatief wordt beschouwd. Derhalve is een actualiserend onderzoek uitgevoerd gebaseerd op de NEN 5740 en de NEN 5707.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen (zonder kelders, beperkt grondverzet, alleen ten behoeve van funderingen). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.500 m^2 (bouwprojecties).
2. Haven (substantieel grondverzet, ontgraven en afvoeren van een substantieel volume grond). Het totaal oppervlak bedraagt circa 1.250 m^2.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte (grondverzet t.b.v. infrastructuur, plaatselijk grondverzet voor kabels en leidingen, groenvoorzieningen: naar verwachting tot circa 0,75 m-mv, plaatselijk dieper tot circa 1,5 m-mv t.b.v. riolering). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.900 m^2.

De doelstellingen en opzet van het uitgevoerde onderzoek is onderstaand per onderdeel nader toegelicht.

1. GEBOUWEN (BOUWPROJECTIES)

Onderzoeksdoel:	Verkrijgen bouwvergunning
Doelstelling	Het vastleggen van de bodemkwaliteit conform de geldende normen, op basis waarvan de geschiktheid voor (niet grondgebonden) woningbouw kan worden bepaald. Het onderzoek richt zich daarbij op de aan- of afwezigheid van (een) geval(len) van ernstige bodemverontreiniging, waaronder asbest en op mogelijke ondergrondse obstakels.
Onderzoeksopzet:	Het onderzoek voor de bouwprojecties dient te voldoen aan NEN 5740 / NEN 5707. De gehanteerde onderzoeksstrategie is VED-HE: verdacht van bodemverontreiniging met heterogeen verdeelde verontreinigende stoffen op schaal van de monsterneming. Extra aandachtspunten zijn: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Invloed mobiele verontreinigingen buiten de bouwprojectie (bij evt. onttrekkingen) - Obstakels / funderingen (afhankelijk van de diepte van de bouwput) Daar waar binnen de bouwprojectie sprake is van een mogelijk geval van ernstige bodemverontreiniging kan nader onderzoek nodig zijn (NTA 5755) ter bepaling van de aard, omvang en eventueel te nemen saneringsmaatregelen.
Reeds bekend:	Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007): BLOK A: - Puin (boring 32), gestaakt op 0,5m BLOK C: - Puin (boring 21), gestaakt op 0,5m BLOK D: - PAK >I (meetpunten 09 en 10), immobiel, binnen bouwprojectie - VAK >I, minerale olie >T (meetpunt 04A), mobiel, buiten bouwprojectie BLOK E: - Puin (boring 2 en 11), gestaakt op 0,7m

2. HAVEN

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoeksopzet:	Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen. Het onderzoek richt zich alleen op de bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 4,0 m-mv bedraagt. Hierbij is de grondwaterkwaliteit eveneens van belang in verband mogelijke bemaling. Extra aandachtspunten: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Invloed mobiele verontreinigingen buiten de havenprojectie (bij evt. bemaling) - Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik - Obstakels / funderingen
Reeds bekend	Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007): - PAK >I (boring 16A en 17), immobiel - Puin (boring 16) gestaakt op 0,3 meter - Slib (boring 22)

3. INFRA / PARKEREN / OPENBARE RUIMTE

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoeksopzet:	Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen. Het onderzoek richt zich alleen op de bovenste bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 0,75 m-mv bedraagt. Extra aandachtspunten: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik - Obstakels / funderingen (afhankelijk van de maximale ontgravingsdiepte)
Reeds bekend:	Op basis van actualiserend grondonderzoek (Aveco de Bondt, 2007): - PAK >I (boring 04A), immobiel - VAK >I, minerale olie >T (boring 04A), mobiel - Gestaakte boringen (04, 06, 07, 29, 29A, 35, 35A, puin/onbekende obstakels)

3.3 Toetsingskader

De aan- of afwezigheid van bodemverontreiniging wordt bepaald door de overschrijding van de normwaarden van de onderzochte chemische stoffen.

Voor de toetsing van de bodemkwaliteit worden de streefwaarden grondwater en de interventiewaarden grond en grondwater gehanteerd volgens de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013. Daarnaast worden de achtergrondwaarden voor grond gehanteerd volgens de Regeling Bodemkwaliteit.
Met deze toetsingswaarden worden richtwaarden aangegeven ter beoordeling van de milieuhygiënische toestand van de bodem. De interventiewaarde is de waarde, waarbij risico's voor het milieu en de volksgezondheid aanwezig kunnen zijn. Er is mogelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Een sanering kan dan noodzakelijk zijn.

De bodemtypecorrectie van de normwaarden voor de vaste bodem is gerelateerd aan het gehalte aan lutum en organische stof.

Voor een correcte toetsing aan de normwaarden dient de Bodem Toets- en Validatieservice (BoToVa) gehanteerd te worden. Op het moment van schijven van dit rapport was validatieservice echter nog niet beschikbaar. De tot heden gangbare toetsmethodiek is in onderhavig onderzoek gehanteerd.

Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m^3 bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m^3 poriënverzadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de betreffende interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

3.4 Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart

In juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit voor de laatste fase in werking getreden, met nieuwe regels voor het toepassen van grond en bagger. In dit besluit zijn generieke normen opgenomen voor landbouw/natuur, wonen en industrie, waar de bodemkwaliteit bij grondverzet aan moet voldoen. Om licht verontreinigde grond makkelijker te kunnen hergebruiken of op verantwoorde wijze als bouwstof te kunnen inzetten, heeft de Gemeente Utrecht de Nota Bodembeheer 2012-2022 “Grondig Werken 3” vastgesteld. In een beheerplan regelt de gemeente onder welke voorwaarden grond binnen de stadsgrenzen mag worden vervoerd en hergebruikt.

Grond mag alleen worden hergebruikt op plekken met een vergelijkbare bodemkwaliteit. In de nota wordt ingegaan op de basisprincipes van grondverzet met de ontgravingskaart, de bodemfunctieklassenkaart en de gebiedsspecifieke toepassingskaart. Hergebruik van grond mag in ieder geval niet leiden tot een verslechtering van de Utrechtse bodemkwaliteit. Om hierop toe te zien, moet het verplaatsen van grond vooraf via een centraal meldpunt bodemkwaliteit worden gemeld aan gemeente Utrecht. De gemeente toetst de melding aan de bodemkwaliteitskaart en registreert de melding. Met behulp van de Bodemkwaliteitskaart wordt het vervoer van licht verontreinigde grond mogelijk binnen de gemeente. In het Bodembeheerplan staan ook afspraken over controle en handhaving van deze procedures.

De nota bodembeheer met de bijbehorende bodemkwaliteitskaart geldt voor de hele gemeente. Op de bodemkwaliteitskaart is de kwaliteit van de bodem in Utrecht vastgelegd en zijn de functies beschreven. De bodemkwaliteitskaart is een instrument om bij grondverplaatsingen te waarborgen dat de bodemkwaliteit niet verandert of zelfs verbetert. Aan de hand hiervan beoordeelt de gemeente (als bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming) de verplaatsingen van grond.

De onderzochte locatie valt binnen de bodemkwaliteitszone “Industrie licht”. Van deze bodemkwaliteitszone is de “gemiddelde” bodemkwaliteit bekend.

4 UITVOERING ONDERZOEK

4.1 Veldwerkzaamheden

De werkzaamheden zijn verricht conform ons procescertificaat op basis van de BRL SIKB 2000. De werk zaamheden zijn uitgevoerd conform SIKB VKB-protocol 2001 en SIKB VKB-protocol 2002.
De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd. Met het voor akkoord tekenen van deze rapportage verklaart Aveco de Bondt dat de volgens Kwalibo als kritische functie omschreven (veld)werkzaamheden zijn uitgevoerd door daartoe erkende medewerkers.
Daarnaast is door Aveco de Bondt getoetst en bij deze geborgd dat sprake is van een externe functiescheiding zoals bedoeld in Kwalibo. Voornoemde is nader toegelicht in bijlage 6.

Uitgevoerde werkzaamheden

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd op 4 en 5 juli 2013. De bemonstering van het grondwater heeft plaatsgevonden op 17 juli 2013.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de verrichte veldwerkzaamheden.

tabel 1: Overzicht uitgevoerde veldwerkzaamheden

Omschrijving	Aantal	Nummers
Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m²		
Proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	11	1-01, 1-03, 1-04, 1-06, 1-07, 1-08, 1-09, 1-10, 1-11, 1-12, 1-14
Boring tot ca. 2,0 m-mv	3	1-02, 1-05, 1-13
Boring met peilbuis	2	1-15, 1-16
Proefsleuven ondergrond	3	1-S01, 1-S02, 1-S03
Onderdeel 2: Haven 1.250 m²		
proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	2	2-02, 2-06
Boring tot ca. 4,0 m-mv	5	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07
Boring met peilbuis	1	2-08
Proefsleuven ondergrond	1	2-S01
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte 4.900 m²		
proefgaten tot 0,5 m-mv	11	3-01, 3-02, 3-03, 3-04, 3-05, 3-06, 3-08, 3-09, 3-10, 3-12, 3-13
Boring tot 0,75 m-mv	3	3-07, 3-11, 3-14
Boring met peilbuis	2	3-15, 3-16
Proefsleuven ondergrond	3	3-S01, 3-S02, 3-S03

Ten behoeve van het onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van oude funderingen zijn proefsleuven gegraven met een mobiele graafmachine. Het vrijkomende materiaal is mechanisch gezeefd over 16 mm.

Bemonstering heeft plaatsgevonden bij elke boring per halve meter of per zintuiglijk onderscheiden grondlaag. Voor een overzicht van de genomen grondmonsters wordt verwezen naar bijlage 2, de boorprofielen. In de boorprofielen zijn tevens de afmetingen van de gegraven proefgaten en proefsleuven weergegeven.

4.2 Veldresultaten

4.2.1 Lokale bodemopbouw

Aan het maaiveld van de onderzoekslocatie bestaat de bodem uit zand. Daaronder bevindt zich een zandige kleilaag beginnend op een diepte van circa 0,5 à 1,3 m-mv. De dikte van de kleilaag varieert van circa 0,3 meter tot circa 2,0 meter. Onder de kleilaag is tot de maximale boordiepte van 4,0 m-mv zand aangetroffen.

4.2.2 Zintuiglijke waarnemingen

In bijlage 2 zijn alle profielen van boringen, proefgaten en -sleuven opgenomen en zijn de zintuiglijke waarnemingen beschreven.

Een overzicht van de zintuiglijke waarnemingen is weergegeven in tabel 2.

tabel 2: Overzicht zintuiglijke waarnemingen (dieptes in m-mv)

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m²				
1-02	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-05	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-07	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-11	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, sporen glas
1-13	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,7	Klei	Zwak puin
1-14	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-15	3,2	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
		0,5 - 0,9	Zand	Zwak puin
		0,9 - 1,5	Klei	Sporen puin
1-16	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen puin
1-S01	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,3	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S02	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S03	1,6	0,0 - 0,3	Zand	Sterk baksteen
		0,3 - 1,1	Zand	Zwak aardewerk, zwak baksteen, zwak puin, sporen metaal

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
Onderdeel 2: Haven 1.250 m²				
2-01	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,2	Zand	Sporen puin
2-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak beton, sporen puin
2-03	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin
		0,5 - 0,9	Zand	Sporen puin
2-04	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 1,5	Klei	Zwak puin
2-05	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-06	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis
2-07	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen puin, sporen beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 2,5	Klei	Zwak puin
2-08	3,0	0,0 - 1,0	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-S01	2,0	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,8	Zand	Zwak puin, matig baksteen, zwak aardewerk
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte: 4.900 m²				
3-01	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-04	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-05	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-07	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-11	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-13	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-14	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-15	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 3,0	Zand	Sporen puin
3-16	3,0	0,0 - 1,1	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 2,0	Klei	Sporen puin, zwak kolengruis
3-S01	2,0	0,0 - 0,4	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,4 - 1,7	Zand	Matig baksteen, zwak puin, matig metaal
3-S02	1,8	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
3-S03	1,6	0,0 - 1,4	Zand	Zwak puin

Uit tabel 2 blijkt dat in onderdeel 1 / gebied 1 puin voorkomt tot een maximale diepte van 1,7 m -mv. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Daarnaast is ter plaatse van onderdeel 1 zeer plaatselijk wat glas, aardewerk en metaal aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 2 / gebied 2 is sprake van puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 2,5 m -mv, maar over het algemeen tot een diepte van circa 1,5 m-mv. in de vorm van baksteenpuin / beton. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Zeer plaatselijk wordt wat kolengruis en aardewerk aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 3 / gebied 3 is sprake van sporen puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 3,0 m-mv. Er zijn wat meer verspreid sporen van kolengruis aangetroffen.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld of in de bodem geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

4.2.3 Meetgegevens grondwater

De peilbuisgegevens en de grondwaterstand zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

tabel 3: Peilbuisgegevens en grondwaterstand

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Grondwaterstand in cm-mv	pH	EC in µS/cm	Meetdatum
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m²):					
1-15	213-313	140	7,0	360	17 juli 2013
1-16	189-289	130	7,1	500	17 juli 2013
Onderdeel 2: Haven (1.250 m²):					
2-08	199-299	175	7,0	480	17 juli 2013
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m²):					
3-15	160-260	135	7,3	610	17 juli 2013
3-16	198-298	145	6,5	600	17 juli 2013

De in de bovenstaande tabel opgenomen waarden voor de pH (zuurgraad) en EC (elektrische geleidbaarheid) zijn in het veld gemeten. De gemeten waarden kunnen als normaal worden beschouwd. De bovengenoemde grondwaterstand betreft de gemeten stijghoogte. De in de boorprofielen aangegeven grondwaterstanden betreft de inschatting van de grondwaterstand tijdens de boorwerkzaamheden.

Bij de bemonstering van het grondwater in peilbuis 3-16 is zintuiglijk een zwakke, verdachte geur waargenomen.

4.3 Monsterselectie en analyses

De monsters zijn ter analyse overgedragen aan het laboratorium van ALcontrol. ALcontrol is geaccrediteerd volgens NEN-EN-ISO/IEC 17025:2005. Het laboratorium is erkend voor ‘Analyse voor milieuhygiënisch onderzoek’ (AS3000) en ‘Analyse van bouwstoffen, grond en baggerspecie’ (AP04).

4.3.1 Grond

In relatie tot de doelstelling van het bodemonderzoek en op basis van de veldwaarnemingen zijn grondmonsters geselecteerd en grondmengmonsters samengesteld ten behoeve van de analyses zoals weergegeven in tabel 4.

tabel 4: Monstersamenstelling en uitgevoerde analyses

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m²):				
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Standaard pakket grond[1)]
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Standaard pakket grond
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	Asbest in grond NEN5707
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
Onderdeel 2: Haven (1.250 m²):				
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.5	2-04, 2-05, 2,07, 2,08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m²):				
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Standaard pakket grond
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB

[1] Standaard pakket grond (AS3000): Droogrest, lutum, organische stof, metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); som-PCB; som- PAK; minerale olie (C10 - C40) incl. clean up.

4.3.2 Grondwater

In relatie tot de doelstelling van het onderzoek zijn analyses op het grondwater uitgevoerd zoals weergegeven in tabel 5.

tabel 5: Overzicht uitgevoerde grondwateranalyses

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m^2):			
1-15	213-313	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater[1)]
1-16	189-289	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
Onderdeel 2: Haven (1.250 m^2):			
2-08	199-299	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m^2):			
3-15	160-260	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
3-16	198-298	Ondiep grondwater / zwakke verdachte geur	Standaard pakket grondwater

[1] Standaard pakket grondwater (AS3000): Metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); minerale olie (C10 - C40); vluchtige aromatische koolwaterstoffen en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen.

5 TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKSRESULTATEN

5.1 Onderdeel 1, bouwprojecties

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

5.1.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn een drietal mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 6: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 1

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	som-PCB	-	-
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Pb, som-PAK	som-PCB	
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Cd, Cu, Hg, Pb, som-PAK, som-PCB, M.O.	-	-
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	som-PCB	-	-
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB

M.O. = minerale olie

In het mengmonster mm1.2 is een matig verhoogd gehalte aan som-PCB aangetoond. Met uitzondering van som-PCB zijn de overige gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

In verband met het matig verhoogde gehalte aan som-PCB zijn enkele deelmonsters van de bovengrond separaat geanalyseerd. Uit de separate analyses blijkt dat in een 4-tal monsters de interventiewaarde wordt overschreden. Ook ter plaatse van onderdeel 3 (infra/parkeren/openbare ruimte) zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond (zie par. 5.3).

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals vastgesteld tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) in de boringen 9 en 10, zijn met onderhavig onderzoek niet bevestigd. De destijds aangetroffen PAK-gehalten zijn vermoedelijk het gevolg van zeer heterogeen verdeelde verontreinigingen, waarin plaatselijk de interventiewaarde wordt overschreden, zonder dat sprake is van een bodemvolume van 25 m^3 waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. Het heeft overlap met de bouwprojecties. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond
In verband met de sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet geschikt voor hergebruik.

5.1.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 7: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 1

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	40
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	2,3
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

In geen van de (meng)monsters is asbest > 100 mg/kg d.s. gewogen aangetroffen. De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

Het mengmonster 1-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. In een dergelijke situatie moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966.Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

5.1.3 Grondwater

In het grondwater uit de peilbuizen 1-15 en 1-16 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, molybdeen, zink, 1,2-dichloorethenen(som), benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie aangetoond.

De licht verhoogde concentraties aan benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie zijn te relateren aan de nabijgelegen verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.
De (zeer) licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in vergelijkbare concentraties in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 2 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de bouwprojectie.

5.1.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).
Ter verificatie is 1 mengmonster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In dit monster, 1-MMS, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

5.2 Onderdeel 2, haven

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de ‘Wbb-toetsing’ zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve ‘Rbk-toetsing’ zijn opgenomen in bijlage 5.

5.2.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. Daarnaast zijn enkele extra analyses uitgevoerd van diepere bodemlagen, in verband met de uitgraving van de haven tot 4,0 m-mv.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 8: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 2

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Zn, som-PCB	Pb	-
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Co, Cu, Hg, Zn, som-PCB, M.O.	Pb	Som-PAK
2-06-1	2-06 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	-	Som PAK	-
2-08-1	2-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	Som PAK	-	-
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Pb, som-PCB, M.O.	-	-
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	-	-	-
mm2.5	2-04, 2-05, 2,07, 2,08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Hg, Pb, Zn, som-PAK, M.O.	som-PCB	-
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Co, Ni, som-PCB	-	-
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Ni	-	-

M.O. = minerale olie

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) vastgesteld in de boringen 16A en 17, zijn in onderhavig onderzoek eveneens vastgesteld in het mengmonster mm2.2 (boringen 2-06 en 2-08). In beide gevallen kunnen de verhoogde gehalten gerelateerd worden aan de bijmenging van kolengruis.

Het mengmonster mm2.2 is vervolgens uitgesplitst. In de individuele monsters zijn slechts gehalten boven de achtergrondwaarde en de tussenwaarde aangetoond. Hieruit is afgeleid dat het kolengruis zeer heterogeen / sporadisch voorkomt, waardoor geen sprake is van een bodemvolume van 25 m^3 waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt. Hoewel voor de uitgesplitste monsters geldt dat de termijn tussen aanleveren en in behandeling nemen is overschreden, wordt gezien het feit dat sprake is van niet vluchtige verbindingen, aangenomen dat dit geen significante negatieve invloed op de representativiteit van het analyseresultaat heeft.

Ter bevestiging geldt dat in deelgebied 3 meer monsterpunten met kolengruis zijn aangetroffen. Hier zijn gehalten aan PAK ten hoogste boven de achtergrondwaarde aangetoond.

In het mengmonster mm2.5 (100-150) is som-PCB in een gehalte boven de tussenwaarde aangetoond. Omdat het gehalte is vastgesteld in een mengmonster kunnen de gehalten in de separate monsters eventueel hoger liggen, waarbij de interventiewaarde wordt overschreden. Nader onderzoek kan noodzakelijk zijn om hier inzicht in te verkrijgen. Met het nader onderzoek kan eveneens worden beoordeeld of de verhoogde gehalten aan som-PCB in de ondergrond behoren tot het geval van bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.

Verder zijn licht tot matig verhoogde gehalten aan lood aangetoond. Deze zijn te relateren aan de bijmengingen van puin.

Met uitzondering van som-PCB en som-PAK zijn de gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:
Onderstaand is per monster een indicatie gegeven van de hergebruiksmogelijkheden, op basis van indicatieve toetsing aan de normen van de Regeling Bodemkwaliteit.

mm2.1: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.2: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
(uitgesplitst: monsters 2-06-1 en 2-08-1)
mm2.3: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.4: Herbruikbaar, altijd toepasbaar
mm2.5: Niet herbruikbaar i.v.m. gehalte aan som PCB en minerale olie
mm2.6: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.7: Herbruikbaar, altijd toepasbaar

5.2.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 9: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 2

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	<bepalingsgrens
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	<bepalingsgrens
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	<bepalingsgrens

Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.
Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

5.2.3 Grondwater

In het grondwatermonster uit peilbuis 2-08 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink en 1,2-dichloorethenen(som) aangetoond. De betreffende peilbuis is geplaatst nabij de gesaneerde verontreiniging (evaluatierapport Chemielinco, 1999). De analyseresultaten laten geen kenmerken van een eventuele restverontreiniging zien.

Vergelijkbare licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 1 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de te realiseren haven. Wel dient rekening gehouden te worden met de verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3 (zie ook par. 5.3).
Bij eventuele bemalingswerkzaamheden kan deze mobiele verontreiniging worden 'aangetrokken'.

5.2.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuf zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie is 1 monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In het monster, 2-S01-2, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

5.3 Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

5.3.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn 3 mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. De bodemlaag tot maximaal 0,75 m-mv is onderzocht.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 10: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 3

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Pb	-	Som-PCB
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Hg, Pb, Zn, som-PAK	Som-PCB	-
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Hg	Som-PCB	-
3-02-1	3-01 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-03-1	3-03 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-05-1	3-05 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-08-1	3-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		

Het gehalte aan som-PCB ligt in monster mm3.1 boven de interventiewaarde. In de monsters mm3.2 en mm3.3 liggen de gehalten onder de interventiewaarde.

Het mengmonster mm3.1 is uitgesplitst op som-PCB. Hieruit volgt dat een opvallend hoog gehalte (circa 10x i-waarde) in monster 3-08-1 wordt aangetroffen. Daarnaast is een hoog gehalte gemeten in monster 3-05-1 (rond i-waarde). In de monsters 3-02-1 en 3-03-1 zijn gehalten boven de achtergrondwaarde aangetroffen.

Naar aanleiding van het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB, eveneens ter plaatse van onderdeel 1, zijn enkele aanvullende analyses uitgevoerd op separate monsters uit de bovengrond. Het blijkt dat in een 4-tal monsters de i-waarde wordt overschreden. In de overige monsters zijn overschrijdingen van de achtergrondwaarde en tussenwaarde vastgesteld.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

Met uitzondering van som-PCB zijn de gemeten licht verhoogde gehalten aan overige verontreinigingen vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone. De aangetoonde licht verhoogde gehalten zijn te relateren aan de bijmengingen van puin en kolengruis.

Som-PAK en vluchtige aromatische koolwaterstoffen, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) zijn vastgesteld (in gehalten boven de interventiewaarden: boring 04A), zijn binnen het onderzochte traject tot 0,75 m-mv niet opnieuw aangetroffen.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:
In verband met het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet herbruikbaar.

5.3.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 11: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 3

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	6,5
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	< bepalingsgrens
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

Het mengmonster 3-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. Omdat in de fractie >4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966.Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.3.3 Grondwater

In het grondwater uit peilbuis 3-15 (peilbuis nabij streefwaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink, 1,2-dichloorethenen(som) en xylenen(som) aangetoond.
In het grondwater uit peilbuis 3-16 (peilbuis nabij interventiewaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn sterk verhoogde concentraties aan vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie aangetoond. Daarnaast bevat dit monster licht verhoogde concentraties aan barium en zink. Gezien de hoge gehalten aan vluchtige aromaten is het grondwatermonster in het laboratorium verdund. Hierdoor geldt voor de vluchtige chloorkoolwaterstoffen (VOCl) een verhoogde detectiegrens. Het valt niet uit te sluiten dat voor enkele individuele VOCl sprake is van gehalten boven de interventiewaarde, mede gezien de waargenomen onbekende geur bij dit monster.

De betreffende grondwateranalyses bevestigen de aanwezigheid van een verontreiniging met vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie, afkomstig van de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.

Bij eventuele ontgravingswerkzaamheden ten behoeve van het inrichten van infravoorzieningen en openbare ruimte wordt gezien de aanlegdiepte, contact met de aangetoonde grondwaterverontreiniging niet verwacht.

5.3.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie zijn twee monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In deze monsters, 3-S01-2 en 3-MMS, zijn geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

6 SPOEDEISENDHEID

6.1 Inleiding

De Wet bodembescherming (Wbb) geeft aan dat als een geval van ernstige verontreiniging is vastgesteld, er dan sprake is van een potentieel risico, dat aanleiding geeft tot een vorm van saneren of beheren. Artikel 37 heeft tot doel vast te stellen of er sprake is van een zodanig risico bij het huidig of toekomstig gebruik, dat er spoedig moet worden gesaneerd.

Indien sprake is van onaanvaardbare risico's, moet zo snel mogelijk worden gesaneerd, waarbij de te nemen maatregelen primair gericht moeten zijn op het in voldoende mate tegengaan van de optredende risico's. Het hoeft dus niet te betekenen dat het hele geval spoedig dient te worden gesaneerd.

Risico's die aanleiding kunnen zijn om met spoed te saneren, worden verdeeld in:
a) risico's voor de mens;
b) risico's voor het ecosysteem;
c) risico's van verspreiding van verontreiniging.

Ad a)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor de mens indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie een situatie bestaat waarbij:
- chronische negatieve gezondheidseffecten kunnen op treden;
- acute negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden.

Ook bij aantoonbare hinder voor de mens (huidirritatie, stank) dient met spoed te worden gesaneerd.

Ad b)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor het ecosysteem indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie:
- de biodiversiteit kan worden aangetast;
- kringloopfuncties kunnen worden verstoord;
- bio-accumulatie en doorvergiftiging kan plaatsvinden.

Ad c)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's van verspreiding in de volgende situaties:
- het gebruik van de bodem door mens of ecosysteem wordt bedreigd door de verspreiding van verontreiniging in het grondwater waardoor kwetsbare objecten hinder ondervinden;
- er sprake is van een onbeheersbare situatie, dat wil zeggen indien:
  - er een drijflaag aanwezig is;
  - er een zaklaag aanwezig is;

- de verspreiding heeft geleid tot een grote grondwaterverontreiniging (6.000 m^3). Er is echter geen sprake van een onbeheersbare situatie indien aangetoond kan worden dat de actuele verspreiding minder bedraagt dan 1.000 m^3/jaar.

De werkwijze van het saneringscriterium is beschreven in de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013.

Voor de gevallen die met spoed moeten worden gesaneerd geldt als richtlijn dat binnen 4 jaar na het afgeven van de beschikking ernst en spoed met saneringswerkzaamheden moet worden aangevangen. Voor de gevallen die niet met spoed hoeven te worden gesaneerd geldt geen termijn voor het uitvoeren van een sanering.

6.2 Bepaling saneringscriterium

De bepaling van het saneringscriterium heeft plaatsgevonden aan de huidige situatie. Het saneringscriterium bestaat uit drie stappen:

Stap 1:
Hierin wordt vastgesteld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m^3 bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m^3 poriënverzadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

Stap 2:
Deze stap omvat een standaard risicobeoordeling. Dit betreft voor grond en grondwater een generieke modelberekening met de applicatie Sanscrit beschikbaar op www.risicotoolboxbodem.nl.
Met de applicatie Sanscrit zijn de mogelijke risico's voor mens, ecosysteem en verspreiding bepaald. De invoer en de resultaten van de risicobeoordeling zijn weergegeven in bijlage 6.

Stap 3:
Stap 3 bestaat uit aanvullende metingen of aanvullende berekeningen en omvat een meer locatie-specifieke invulling. Deze stap kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd, indien uit stap 2 blijkt dat sprake is van onaanvaardbare risico's, terwijl voor de betreffende locatie naar verwachting feitelijk geen sprake is van onaanvaardbare risico's.

<u>Verontreiniging PCB's</u>

Uit stap 1 zoals beschreven in paragraaf 5.1.1 en 5.3.1 blijkt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

In stap 2 is gebruik gemaakt van het model Sanscrit beschikbaar op www.risicotoolboxbodem.nl.

Voor de beoordeling van de humane risico's zijn de hoogst gemeten gehaltes (punt 3-08) ingevoerd. Hieruit volgde dat geen sprake was van actuele humane risico's.
Voor de ecologische risico's is de toxische druk (TD) van diverse monsters bepaald. Bij invoering van de analyseresultaten blijkt dat voor geen van de monsters sprake is van een TD > 0%. Er is derhalve geen sprake van een oppervlak met een TD > 65% noch een oppervlak met een TD > 25%.

Daarmee wordt het criterium voor een ecologisch risico niet overschreden.
Gezien er geen concentraties in het grondwater boven de interventiewaarde aanwezig zijn is geen sprake van een verspreidingsrisico.

Uit de resultaten van stap 2, zoals weergegeven in bijlage 6, blijkt derhalve dat geen sprake is van spoedeisendheid voor sanering.

7 CONCLUSIES

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsnomaden”.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen, circa 4.500 m^2 (bouwprojecties)
2. Haven, circa 1.250 m^2.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte,circa 4.900 m^2.

<u>Onderdeel 1 – bouwprojecties:</u>
Hiervoor geldt dat in vrijwel alle monsters sporen puin voorkomen.
In een aantal grondmonsters van de bovengrond zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond. In de ondergrond wordt de interventiewaarde niet overschreden, echter hierbij dient opgemerkt te worden dat de ondergrond slechts beperkt onderzocht is ten opzichte van de bovengrond.
Voor de overige parameters worden de interventiewaarden niet overschreden.
Ook de vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.
Omdat ter plaatse van onderdeel 3 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB.

<u>Onderdeel 2 – haven:</u>
Hiervoor wordt geconcludeerd dat in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de interventiewaarden zijn aangetoond. Niet uitgesloten kan worden of in de individuele deelmonsters overschrijding van de i-waarde van som-PCB voorkomt. De verhoogde gehalten aan som-PCB vormen mogelijk onderdeel van het geval van ernstige bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.
Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.

Onderdeel 3 – infra/parkeren/openbare ruimte:
Hiervoor geldt verspreid over een groot deel van het terrein sterk verhoogde gehalten aan som-PCB zijn aangetoond. Omdat ter plaatse van onderdeel 1 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
Voor de overige parameters worden de tussenwaarden niet overschreden.
De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.

Geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB
Geconcludeerd wordt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. Deze verontreiniging wordt gerelateerd aan het vroegere gebruik van de locatie.
Op basis van het tot dusver uitgevoerde bodemonderzoek is duidelijk dat een aanzienlijk deel van de bovengrond sterk verontreinigd is met som-PCB. In de ondergrond zijn in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de i-waarde aangetoond, echter dit valt niet uit te sluiten voor de individuele deelmonsters.
Uit de risicobeoordeling blijkt dat geen sprake is van spoedeisende sanering van het geval van bodemverontreiniging (bij het huidige gebruik).
Met het uitgevoerde bodemonderzoek is de omvang (horizontaal, verticaal, grondwater) van de verontreiniging niet in detail vastgesteld.

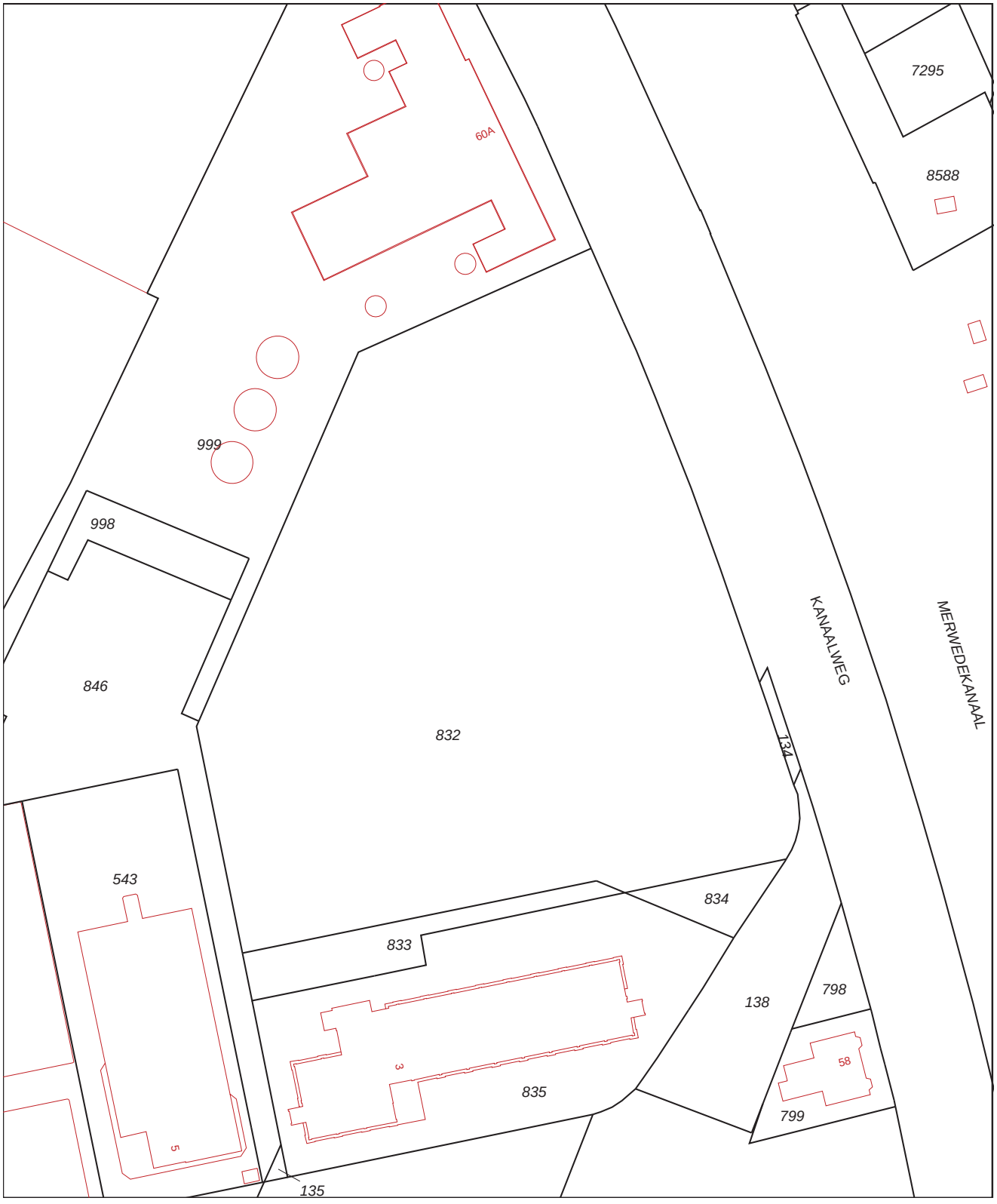
Grondwater
Voor het grondwater geldt dat in de peilbuizen bij de gesaneerde kernen geen of vrijwel geen verontreinigingen zijn aangetroffen. Hieruit is afgeleid dat geen sprake is van een restverontreiniging in het grondwater.
Op het zuidelijk gelegen perceel Koningin Wilhelminalaan 3 is wel sprake van een geval van ernstige verontreiniging, in ieder geval van het grondwater. Deze wordt bevestigd door de resultaten van peilbuis 3-16 aan de terreingrens, waarin sprake is van sterk verhoogde gehalten aan minerale olie en vluchtige aromaten in het grondwater. Mogelijk is hier ook sprake van verhoogde gehalten aan vluchtige chloorkoolwaterstoffen.

Hergebruik
De aangetoonde gehalten aan som-PCB en minerale olie zorgen voor een belangrijk deel van de locatie, dat vrijkomende grond niet in aanmerking komt voor hergebruik.

bijlage 1:
Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 13102501.avm



12345	Perceelnummer
25	Huisnummer
	Vastgestelde kadastrale grens
	Voorlopige kadastrale grens
	Administratieve kadastrale grens
	Bebouwing
	Overige topografie

Deze kaart is noordgericht

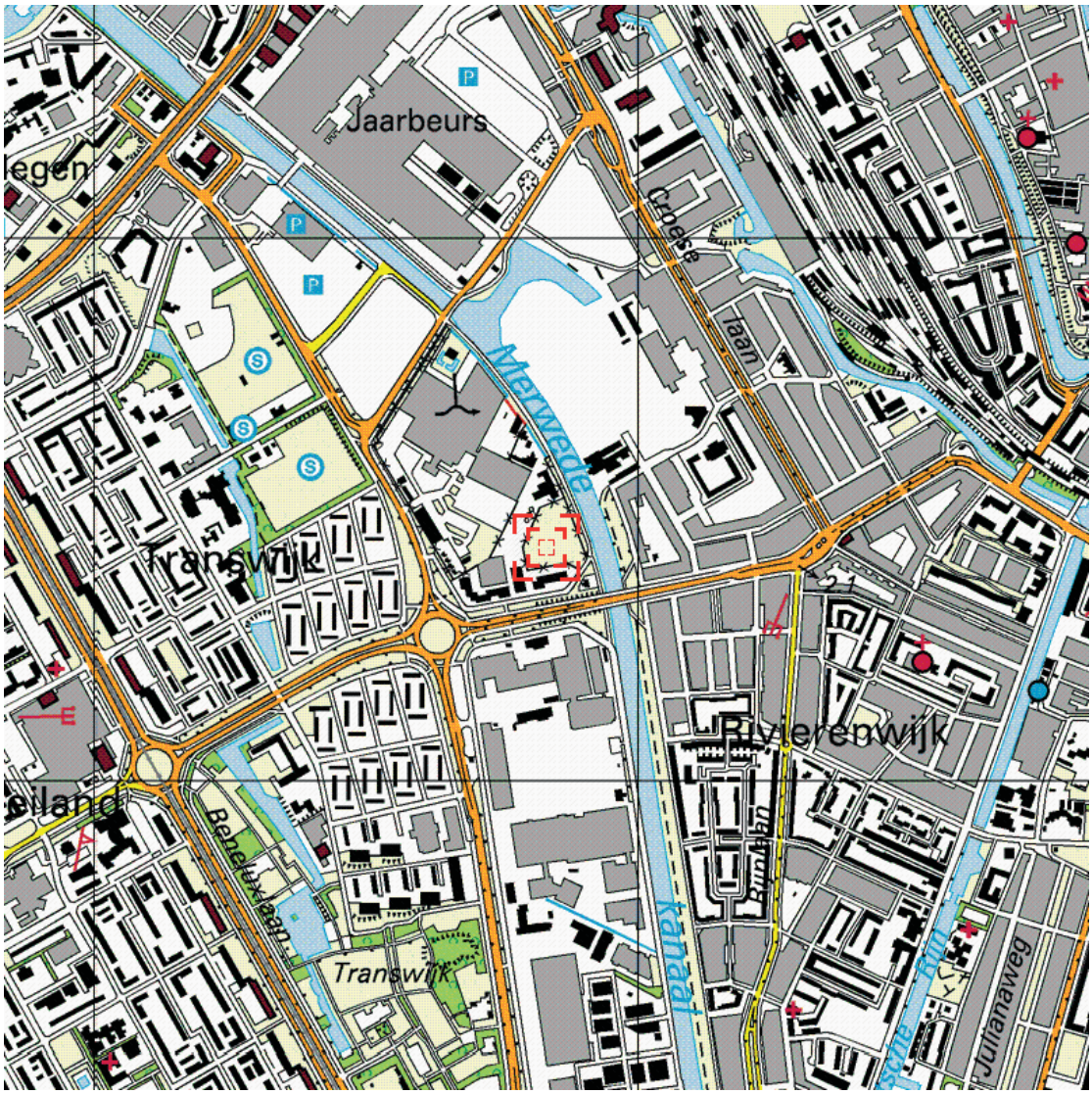
Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 7 augustus 2013
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente	UTRECHT
Sectie	R
Perceel	832

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Omgevingskaart Klantreferentie: 13102501.avm

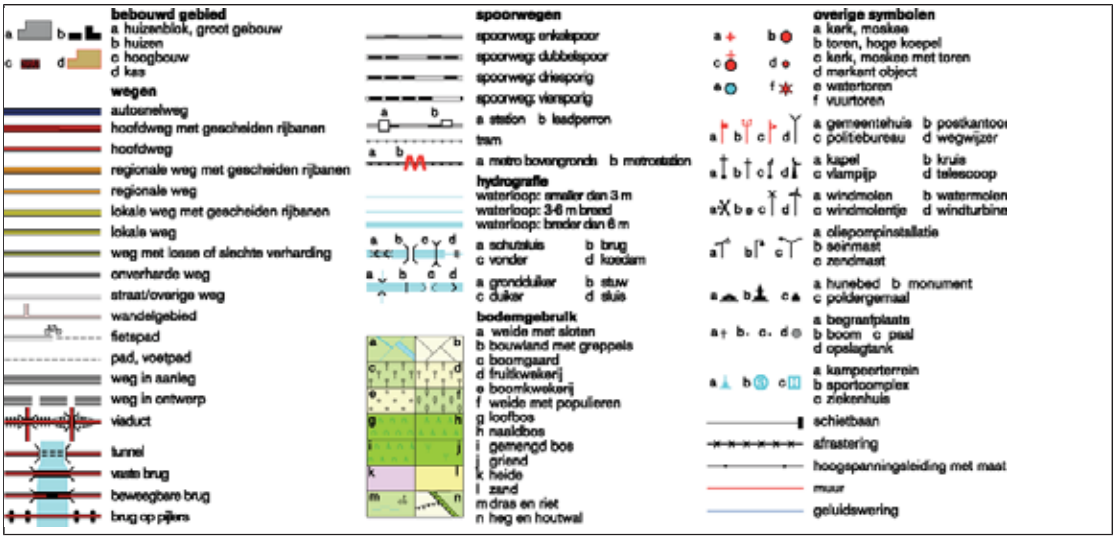


0 m 125 m 625 m

Deze kaart is noordgericht. Schaal 1: 12500

Hier bevindt zich Kadastraal object UTRECHT R 832
Kanaalweg 59, UTRECHT

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.



Kadaster

Dienst voor het kadaster en de openbare registers in Nederland
Gegevens over de rechtstoestand van kadastrale objecten, met uitzondering van de gegevens inzake hypotheken en beslagen

Betreft:	UTRECHT R 832	7-8-2013
	bij Kanaalweg 59 UTRECHT	14:50:37
Uw referentie:	13102501.avm	
Toestandsdatum:	6-8-2013	

Kadastraal object

Kadastrale aanduiding:	UTRECHT R 832
Grootte:	1 ha 2 a 63 ca
Coördinaten:	135833-454429
Omschrijving kadastraal object:	TERREIN (NIEUWBOUW BEDRIJVIGHEID
Locatie:	bij Kanaalweg 59 UTRECHT
Ontstaan op:	29-12-1997
Ontstaan uit:	UTRECHT R 569 gedeeltelijk

Aantekening kadastraal object

KWALITATIEVE VERBINTENIS

Ontleend aan:	HYP4 9602/14 reeks UTRECHT	d.d. 7-5-1997

Publiekrechtelijke beperkingen

Er zijn geen beperkingen bekend in de gemeentelijke beperkingenregistratie en de kadastrale registratie.

Gerechtigde

EIGENDOM

Kondor Wessels Projecten B.V.
Reggesingel 4
7461 BA RIJSSEN

Zetel:	RIJSSEN	
Recht ontleend aan:	HYP4 9602/14 reeks UTRECHT	d.d. 7-5-1997
Eerst genoemde object in brondocument:	UTRECHT R 569 gedeeltelijk	

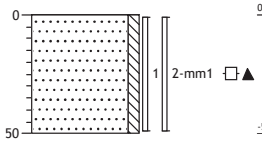
Einde overzicht

De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt ten aanzien van de kadastrale gegevens zich het recht voor als bedoeld in artikel 2 lid 1 juncto artikel 6 lid 3 van de Databankenwet.

bijlage 2:
Boorprofielen

1-01

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 01 31*30*50



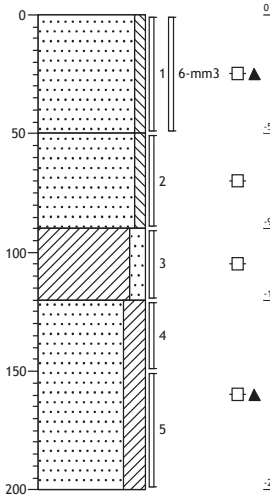
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-02

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 02 31*32*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

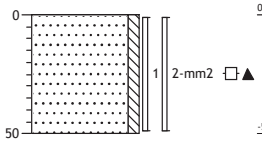
-120

Zand, matig fijn, kleïig, matig grindhoudend, zwak schelphoudend, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-200

1-03

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 03 29*31*50



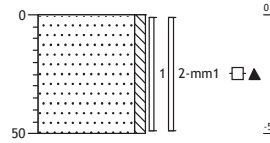
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-04

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 04 31*30*50



0 braak

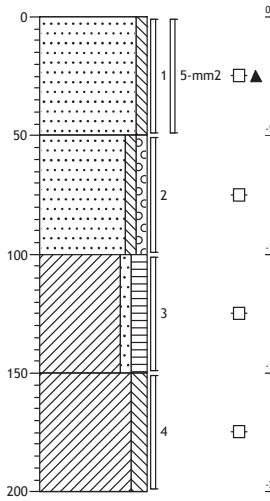
Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Projectcode: 13102501

1-05

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 05 30*33*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, zwak zandig, matig humeus, geen olie-water reactie, donker grijsbruin, Edelmanboor

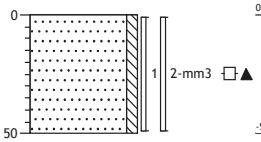
-150

Klei, matig siltig, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-200

1-06

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 06 33*28*50



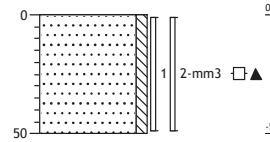
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-07

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 07 26*35*50



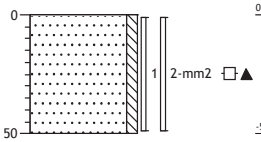
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-08

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 08 31*31*50



0 braak

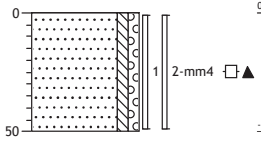
Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Projectcode: 13102501

1-09

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 09 29*32*50



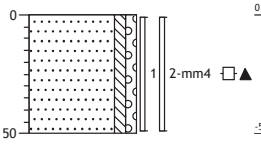
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-10

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 10 30*30*50



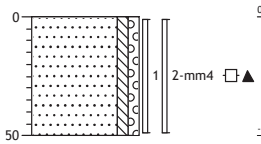
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-11

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 11 30*30*50



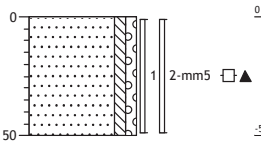
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-12

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 12 32*31*50



0 braak

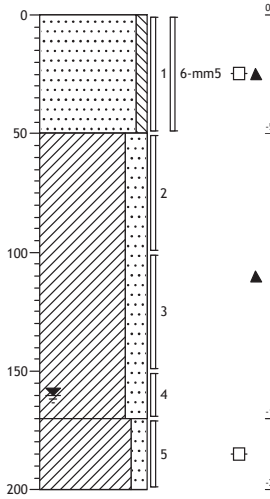
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, sporen glas, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Projectcode: 13102501

1-13

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 13 30*31*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, grijsbruin, Schep

-50

Klei, sterk zandig, zwak puinhoudend, grijsbruin, Edelmanboor

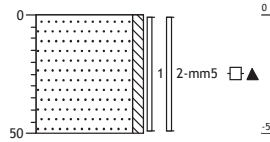
-170

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, grijsbeige, Edelmanboor

-200

1-14

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 14 29*33*50



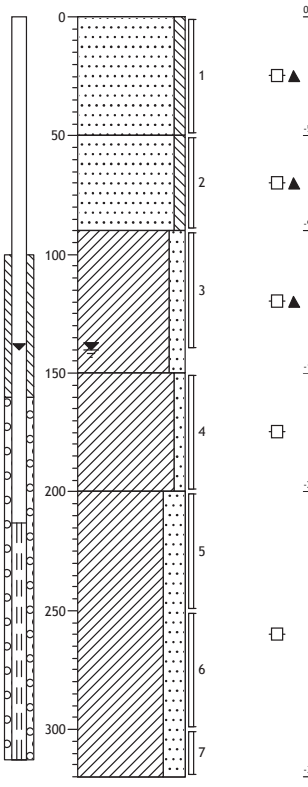
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-15

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, brokken klei, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, neutraalbruin, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-150

Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

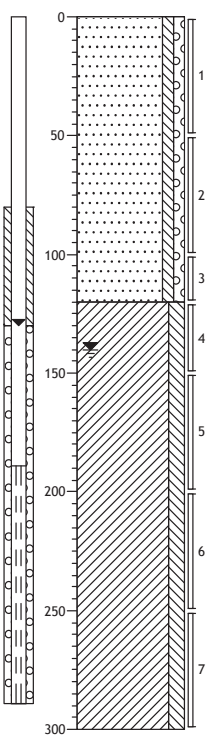
-200

Klei, sterk zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-320

1-16

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

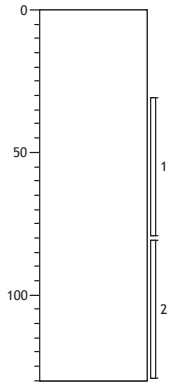
Klei, matig siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-300

Projectcode: 13102501

1-MMS

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
mm 1-S01 tot en met 1-S03

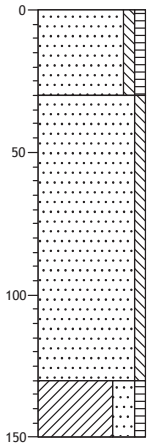


0

-130

1-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 240*75



0 bosgrond

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak puinhoudend, matig wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, zeer fijn, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

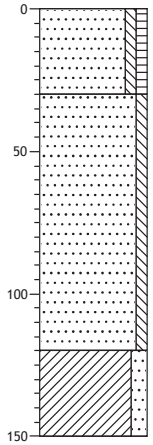
-130

Klei, sterk zandig, zwak humeus, donkerbruin, Graafmachine

-150

1-S02

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 280*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

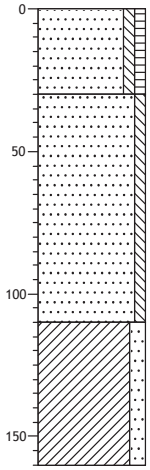
-120

Klei, matig zandig, neutraalgrijs, Graafmachine

-150

1-S03

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 255*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, sterk baksteenhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak aardewerkhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, sporen metaal, licht geelbruin, Graafmachine

-110

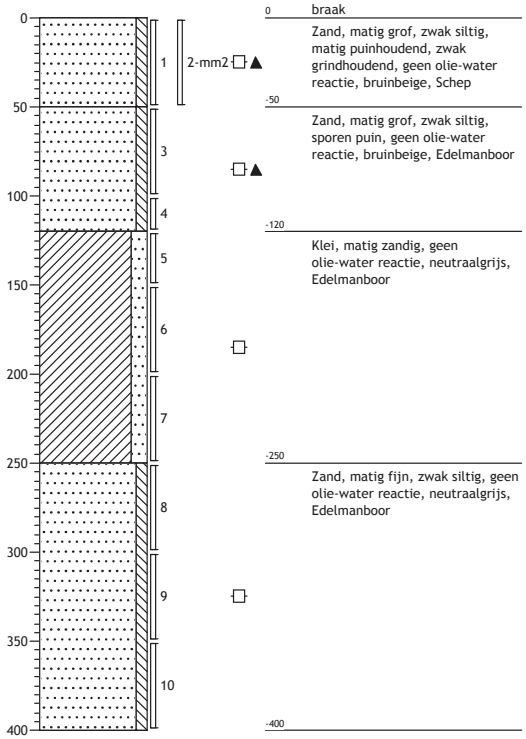
Klei, matig zandig, matig roesthoudend, licht grijsbruin, Graafmachine

-160

Projectcode: 13102501

2-01

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 01 32*29*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

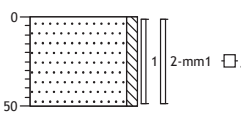
-250

Zand, matig fijn, zwak siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-02

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 02 30*30*50



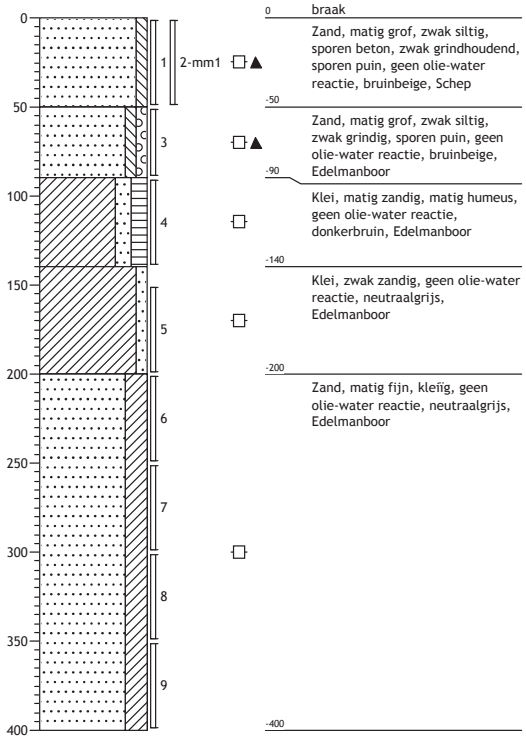
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak betonhoudend, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

2-03

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 03 29*33*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, matig humeus, geen olie-water reactie, donkerbruin, Edelmanboor

-140

Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

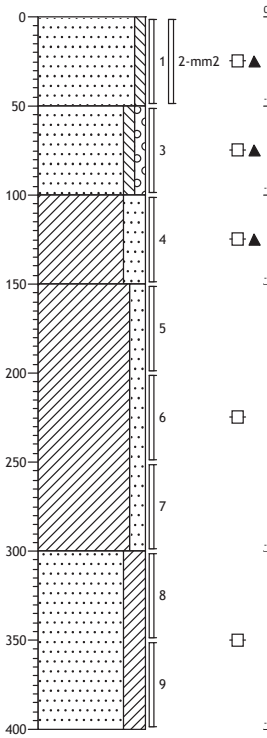
-200

Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-04

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, sterk zandig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, donker bruingrijs, Edelmanboor

-150

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-300

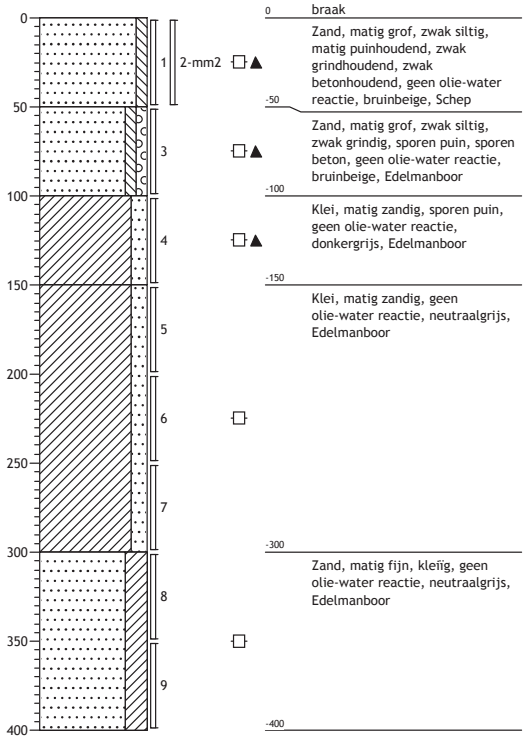
Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

Projectcode: 13102501

2-05

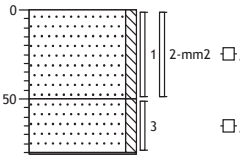
4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 05 29*33*50



0	braak
-50	Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
-100	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor
-150	Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor
-300	Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor
-400	Zand, matig fijn, kleïg, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

2-06

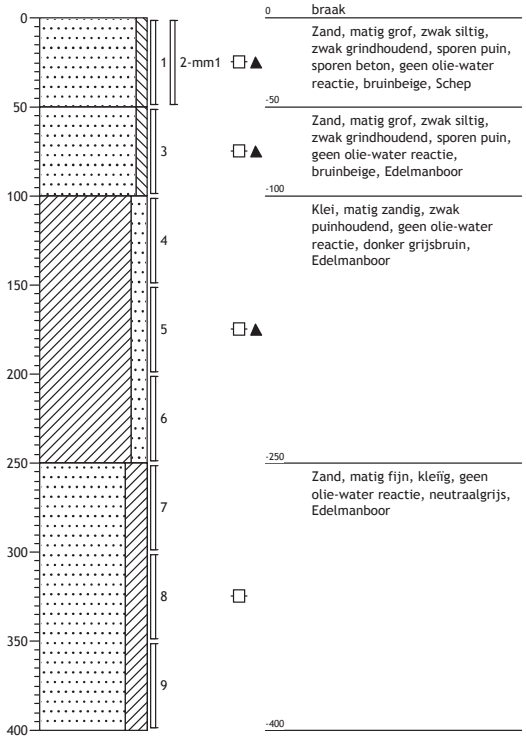
4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 06 30*30*50



0	braak
-50	Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
-81	Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak puinhoudend, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
	Schep, gestaakt op beton/puin

2-07

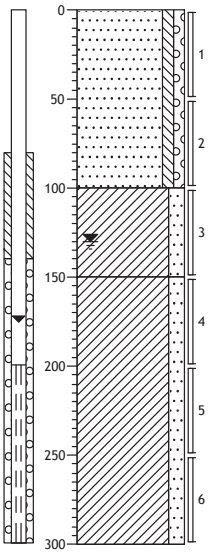
4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0	braak
-50	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, sporen puin, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
-100	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor
-250	Klei, matig zandig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, donker grijsbruin, Edelmanboor
-400	Zand, matig fijn, kleïg, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

2-08

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen

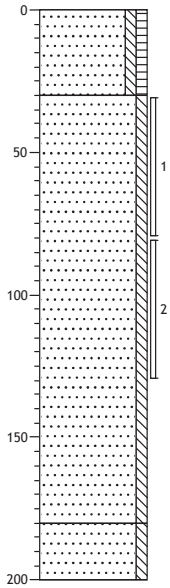


0	braak
	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, sporen kolengruis, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor
-100	Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor
-150	Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor
-300	

Projectcode: 13102501

2-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 275*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak puinhoudend, matig wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, zeer grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, matig baksteenhoudend, zwak aardewerkhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

-180

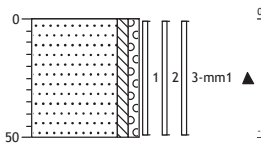
Zand, matig fijn, zwak siltig, lichtgrijs, Graafmachine

-200

Projectcode: 13102501

3-01

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevenns inspectiegat 30*31*50



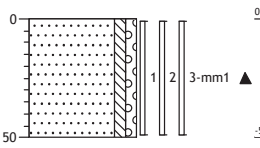
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-02

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
ttevens inspectiegat 32*30*50



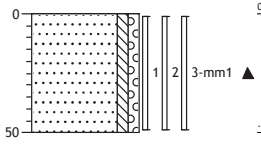
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-03

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 33*29*50



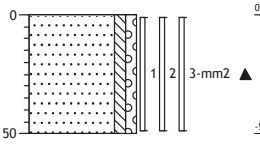
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-04

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*30*50



0 braak

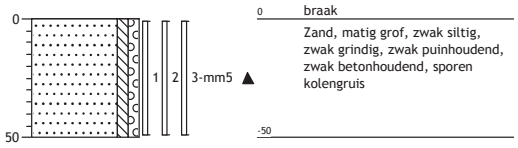
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend

-50

Projectcode: 13102501

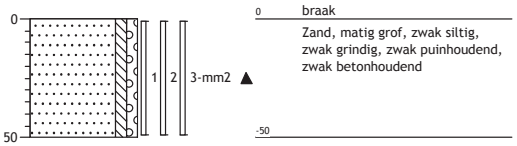
3-05

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 28*35*50



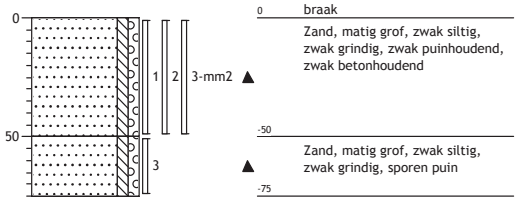
3-06

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 32*33*50



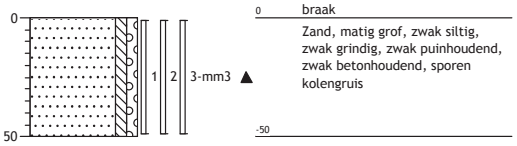
3-07

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



3-08

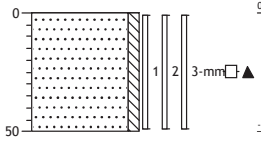
5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 31*32*50



Projectcode: 13102501

3-09

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*30*50



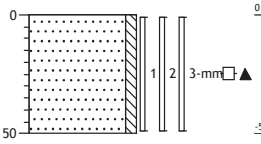
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-10

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiega 33*28*50



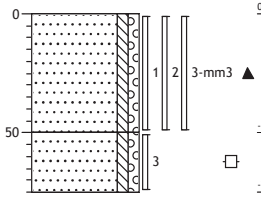
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-11

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 32*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

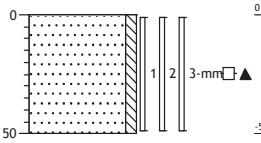
-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, geen olie-water reactie, grijsbeige, Edelmanboor

-75

3-12

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0 braak

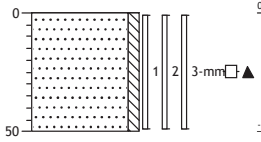
Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

Projectcode: 13102501

3-13

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 31*29*50



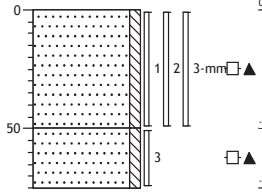
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-14

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

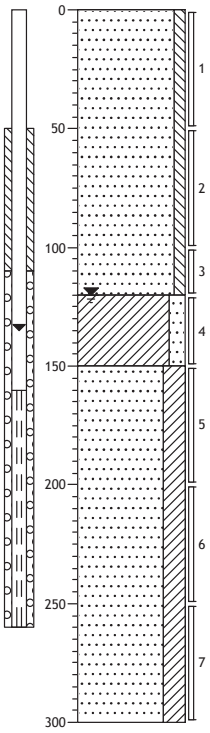
-50

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-75

3-15

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

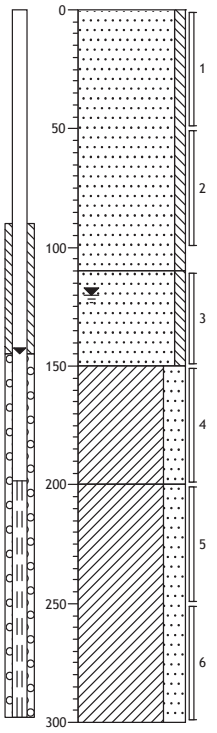
-150

Zand, matig grof, kleïig, sporen puin, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

-300

3-16

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-110

Zand, matig grof, zwak siltig, brokken klei, geen olie-water reactie, neutraal grijsbruin, Edelmanboor

-150

Klei, sterk zandig, sporen puin, zwak kolengruishoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

-200

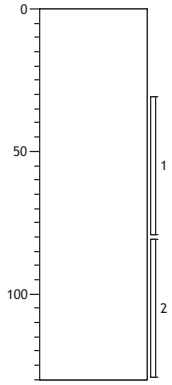
Klei, sterk zandig, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

-300

Projectcode: 13102501

3-MMS

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
mm 3-S02 en 3-S03

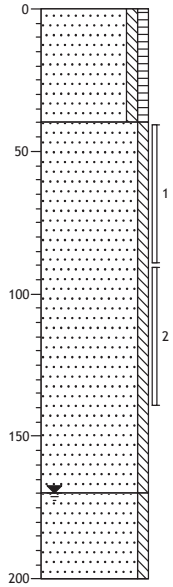


0

-130

3-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 265*80



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, zwak wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-40

Zand, matig grof, zwak siltig, matig baksteenhoudend, zwak puinhoudend, matig metaalhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

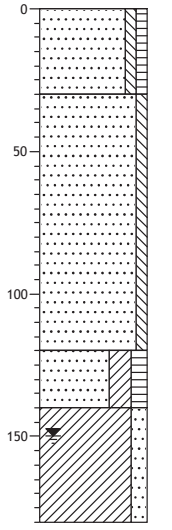
-170

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen schelpen, neutraalgrijs, Graafmachine

-200

3-S02

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 210*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak wortelhoudend, zwak puinhoudend, neutraal grijsbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

-120

Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, donkerbruin, Graafmachine

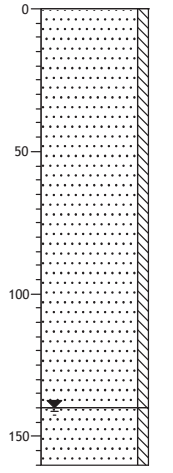
-140

Klei, matig zandig, lichtgrijs, Graafmachine

-180

3-S03

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 240*60



0 braak

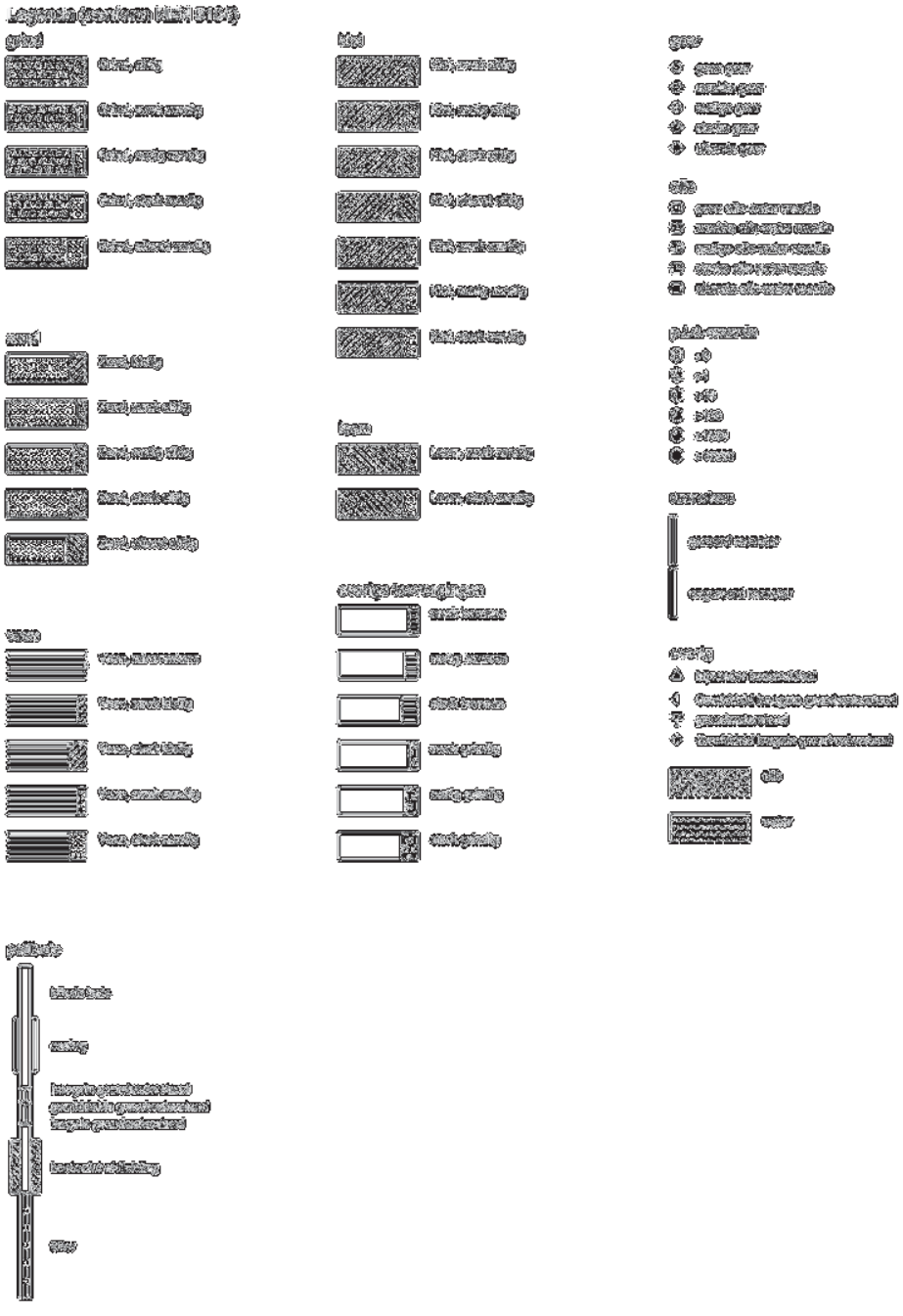
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

-140

Zand, matig fijn, zwak siltig, lichtgrijs, Graafmachine

-160

Projectcode: 13102501



bijlage 3:
Analysecertificaten

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910400, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

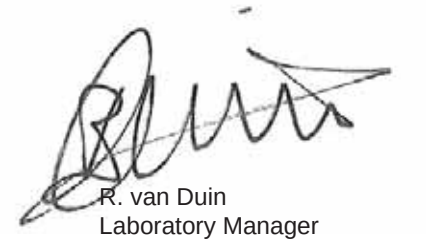
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 7 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.0	92.6	80.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	1.3	3.4
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	2.4	13
METALEN					
barium	mg/kgds	S	20	60	110
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.28	0.82
kobalt	mg/kgds	S	3.1	3.6	6.5
koper	mg/kgds	S	6.3	11	30
kwik	mg/kgds	S	<0.05	0.23	0.50
lood	mg/kgds	S	23	110	160
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	5.5	7.2	17
zink	mg/kgds	S	40	120	260
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.01	0.25	0.10
fenantreen	mg/kgds	S	0.09	0.44	1.3
antraceen	mg/kgds	S	0.03	0.14	0.36
fluoranteen	mg/kgds	S	0.22	1.0	2.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.13	0.50	1.1
chryseen	mg/kgds	S	0.09	0.44	0.97
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.07	0.29	0.57
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.13	0.55	1.1
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.10	0.41	0.78
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.09	0.41	0.68
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.94 [1)]	4.5 [1)]	9.3 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	1.3	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	14	11	1.5
PCB 118	µg/kgds	S	3.2	2.9	<1
PCB 138	µg/kgds	S	31	39	4.3
PCB 153	µg/kgds	S	31	41	4.2
PCB 180	µg/kgds	S	21	35	4.4
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	100 [1)]	130 [1)]	16 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
MINERALE OLIE					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	6
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5	59
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5	100
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5	64
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4378993	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379009	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379010	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379550	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
003	Y4379551	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

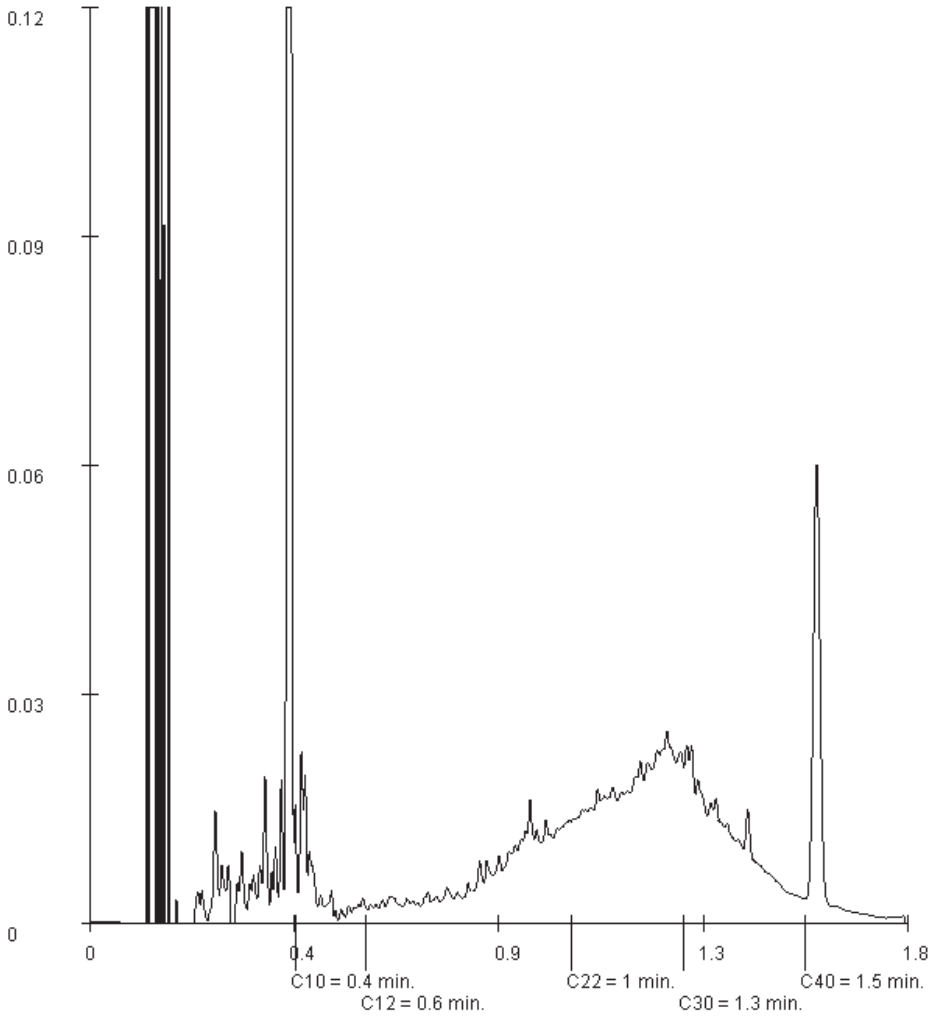
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	003
Monster beschrijvingen	mm1.3mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910402, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

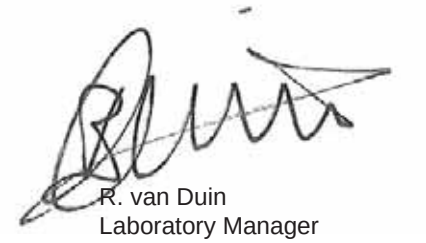
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 13 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	93.5	93.2	94.4	78.5	74.2
gewicht artefacten	g	S	<1	29	91	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	stenen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.9	2.9	0.7	2.2	3.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	3.3	1.4	14	12
METALEN							
barium	mg/kgds	S	31	64	38	67	100
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.35	<0.2	<0.2	0.31
kobalt	mg/kgds	S	3.0	4.9	2.8	7.5	7.5
koper	mg/kgds	S	7.0	25	8.2	10	22
kwik	mg/kgds	S	0.11	0.59	<0.05	<0.05	0.22
lood	mg/kgds	S	190	210	47	14	110
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.0	9.6	6.1	22	20
zink	mg/kgds	S	72	140	51	46	140
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN							
naftaleen	mg/kgds	S	0.02	0.15	<0.01	<0.01	2.4
fenantreen	mg/kgds	S	0.10	12	0.06	0.01	0.50
antraceen	mg/kgds	S	0.05	2.9	0.02	<0.01	0.21
fluoranteen	mg/kgds	S	0.28	18	0.12	0.04	1.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.14	6.3	0.06	0.02	0.53
chryseen	mg/kgds	S	0.12	6.1	0.05	0.01	0.48
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.09	2.8	0.03	0.01	0.30
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.17	5.8	0.07	0.02	0.61
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.27	3.4	0.08	0.02	0.46
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.12	3.4	0.06	0.01	0.41
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	1.3 [1)]	60 [1)]	0.56 [1)]	0.16 [1)]	7.3 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1.7 [2)]	<1	<1	2.7 [3)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<2.0 [2)]	<1	<1	6.6
PCB 101	µg/kgds	S	3.4	6.8	3.6	<1	45
PCB 118	µg/kgds	S	<1	2.6	<1	<1	14
PCB 138	µg/kgds	S	19	30	12	<1	76
PCB 153	µg/kgds	S	19	30	12	<1	84

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
PCB 180	µg/kgds	S	17	26	9.4	<1	63
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	60 [1)]	99 [1)]	39 [1)]	4.9 [1)]	290 [1)]
MINERALE OLIE							
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5	<5	71
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	47	17	<5	65
fractie C22 - C30	mg/kgds		9	24	19	<5	65
fractie C30 - C40	mg/kgds		6	9	9	<5	34
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	80	50	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000
2	Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.
3	PCB 28 is mogelijk vals positief verhoogd door de aanwezigheid van PCB 31

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
droge stof	gew.-%	S	78.3	77.8
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.1
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.5	7.0
METALEN				
barium	mg/kgds	S	45	45
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	4.9	6.0
koper	mg/kgds	S	5.4	7.0
kwik	mg/kgds	S	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	S	<10	<10
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	16	17
zink	mg/kgds	S	31	32
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	<0.01
fenantreen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
antraceen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.03	0.02
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
chryseen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.18 [1)]	0.08 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)				
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	1.1	<1
PCB 118	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S	1.8	<1
PCB 153	µg/kgds	S	2.1	<1
PCB 180	µg/kgds	S	1.6	<1
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	8.7 [1)]	4.9 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
MINERALE OLIE				
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
007	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379426	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379431	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379434	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045555	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045956	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4378896	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4378900	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045556	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045560	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378894	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378901	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378903	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378908	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379769	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4045957	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378899	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378906	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4379766	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045546	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045552	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045557	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045948	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045951	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378904	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378907	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378911	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045562	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045563	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378892	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378897	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378898	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379754	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379768	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

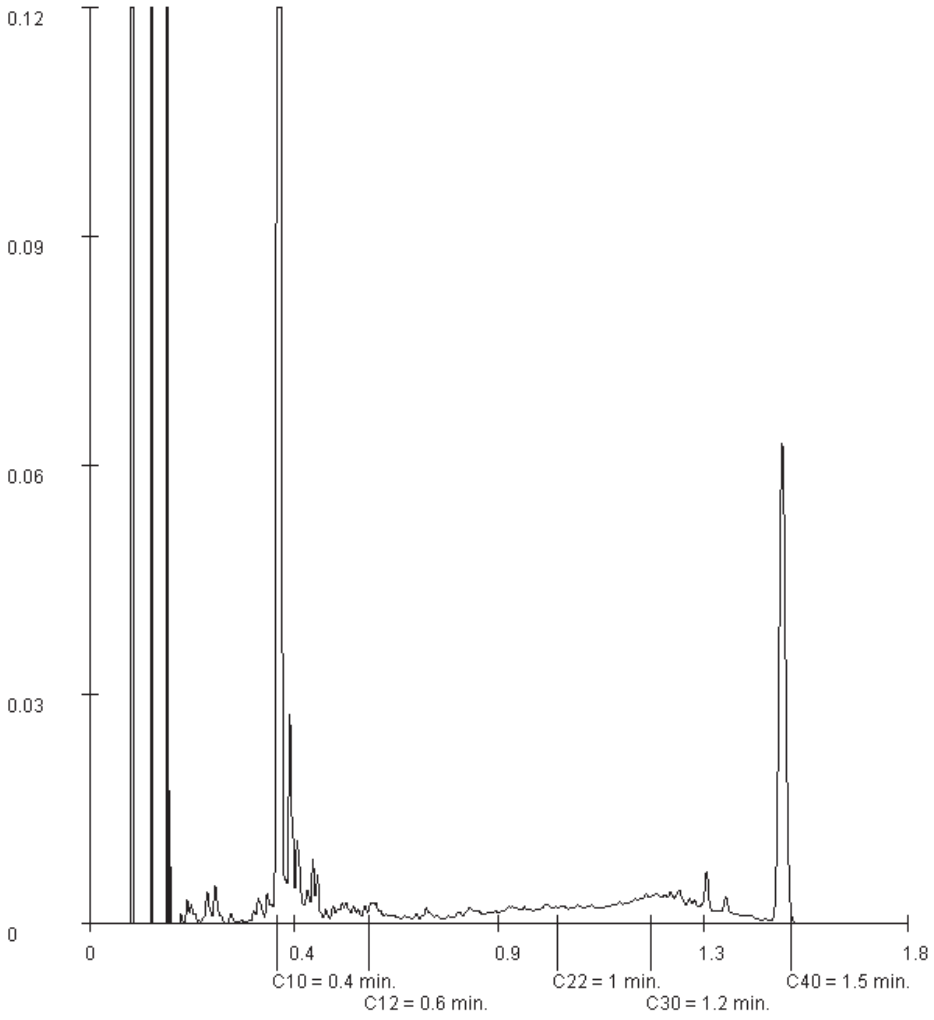
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	mm2.1mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

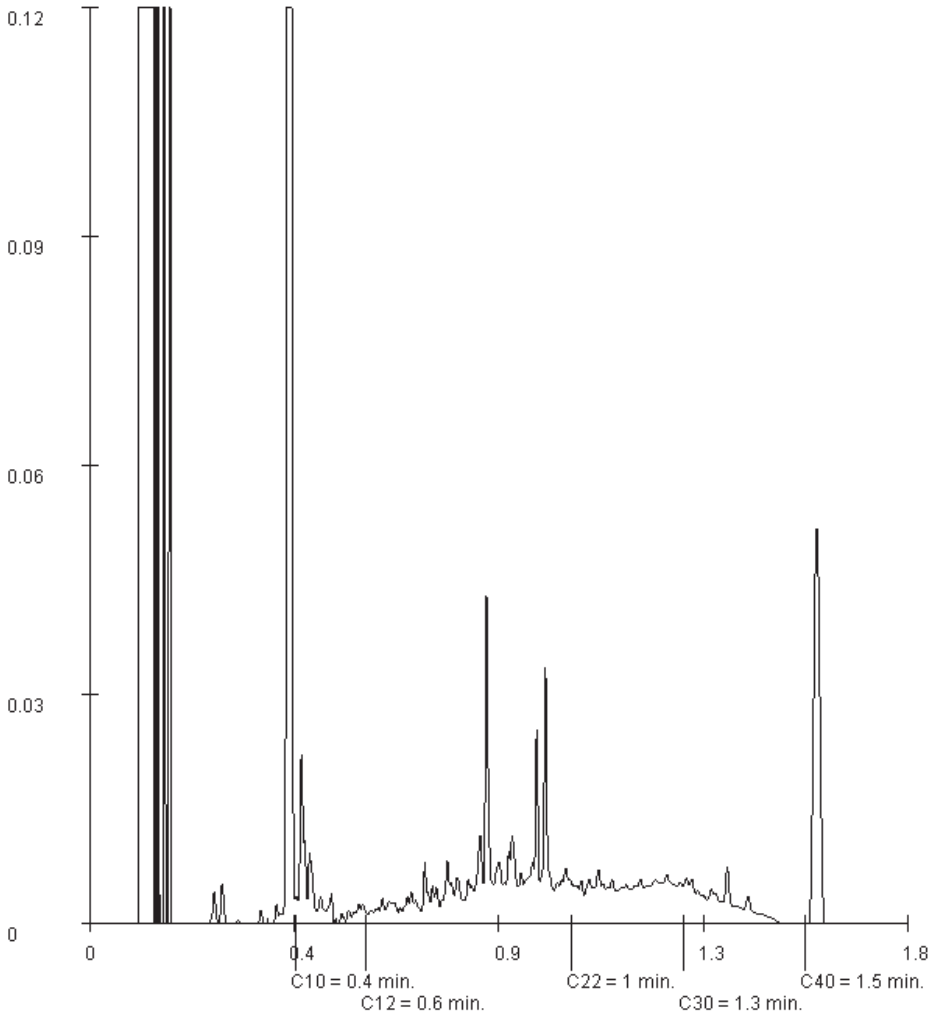
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	002
Monster beschrijvingen	mm2.2mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

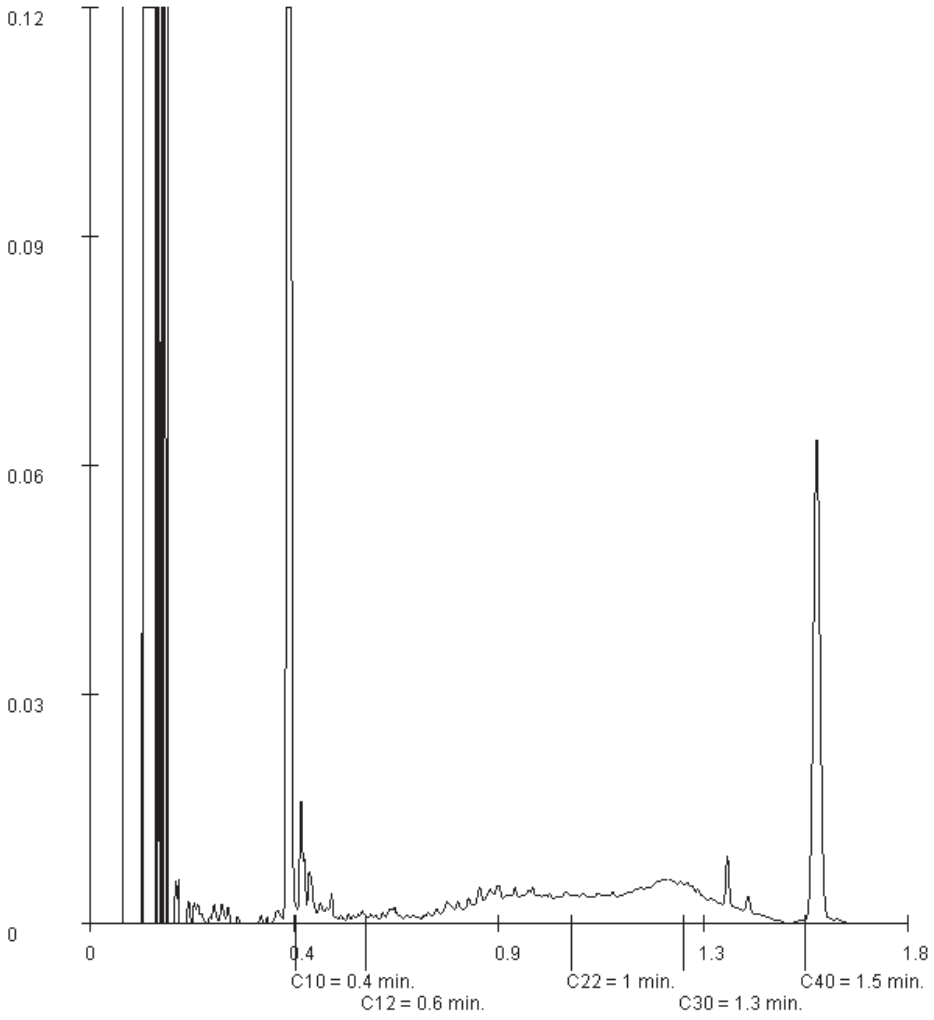
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	003
Monster beschrijvingen	mm2.3mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

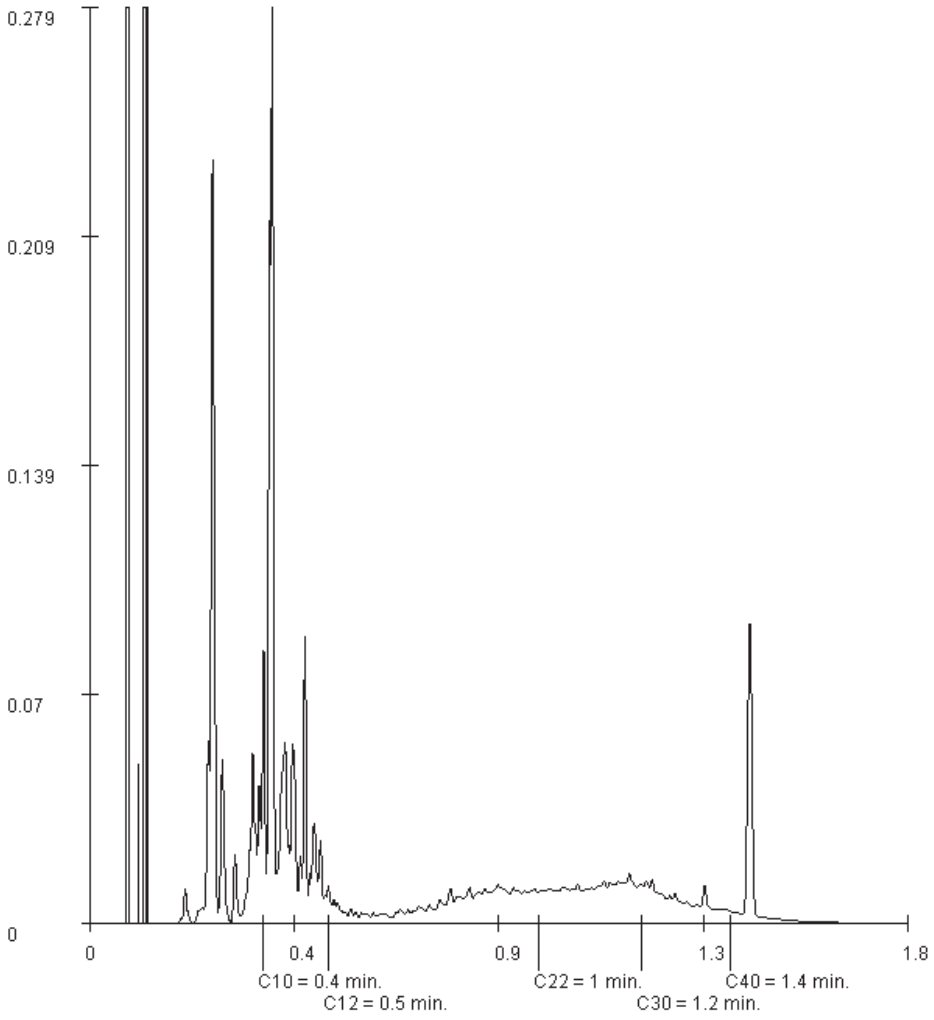
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	005
Monster beschrijvingen	mm2.5mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910403, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

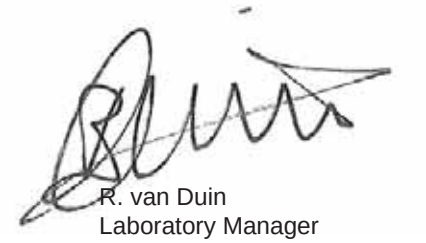
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.3	93.1	95.8
gewicht artefacten	g	S	<1	24	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.8	0.7
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.6	3.1	1.3
METALEN					
barium	mg/kgds	S	41	53	<20
cadmium	mg/kgds	S	0.31	0.22	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	2.9	3.8	1.9
koper	mg/kgds	S	7.2	10	<5
kwik	mg/kgds	S	0.06	0.22	0.12
lood	mg/kgds	S	35	89	30
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.4	9.1	5.0
zink	mg/kgds	S	60	93	33
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	0.05	0.02
fenantreen	mg/kgds	S	0.06	1.7	0.06
antraceen	mg/kgds	S	0.02	0.52	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.13	2.1	0.08
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.07	1.0	0.03
chryseen	mg/kgds	S	0.07	0.80	0.03
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.05	0.46	0.03
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.08	0.89	0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.08	0.60	0.05
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.07	0.53	0.04
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.72 [1)]	8.7 [1)]	0.36 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	15	<1	2.7
PCB 101	µg/kgds	S	160	14	22
PCB 118	µg/kgds	S	35	2.8	5.0
PCB 138	µg/kgds	S	300	40	49
PCB 153	µg/kgds	S	310	43	47
PCB 180	µg/kgds	S	230	34	38
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	1000 [1)]	130 [1)]	160 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
MINERALE OLIE					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		7	14	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		13	11	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		8	8	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	30	30	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379919	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379922	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379926	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379933	08-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379925	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379927	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

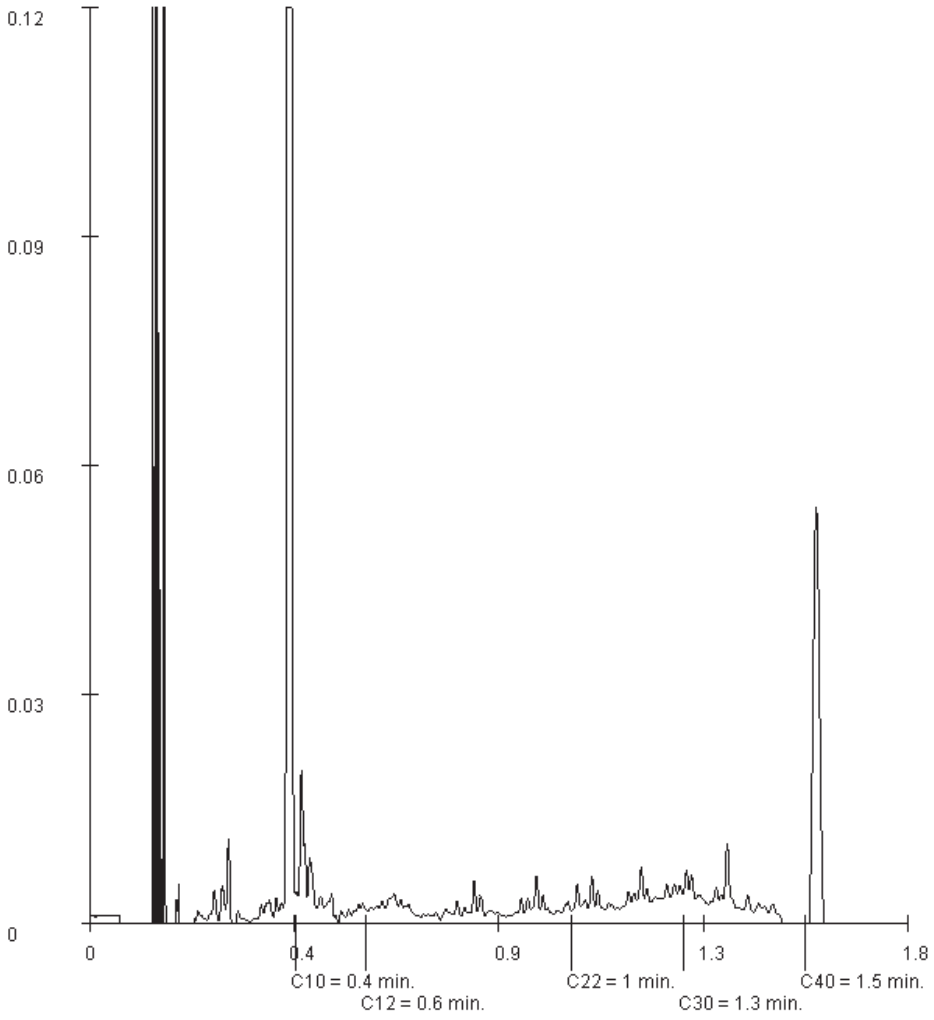
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	mm3.1mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

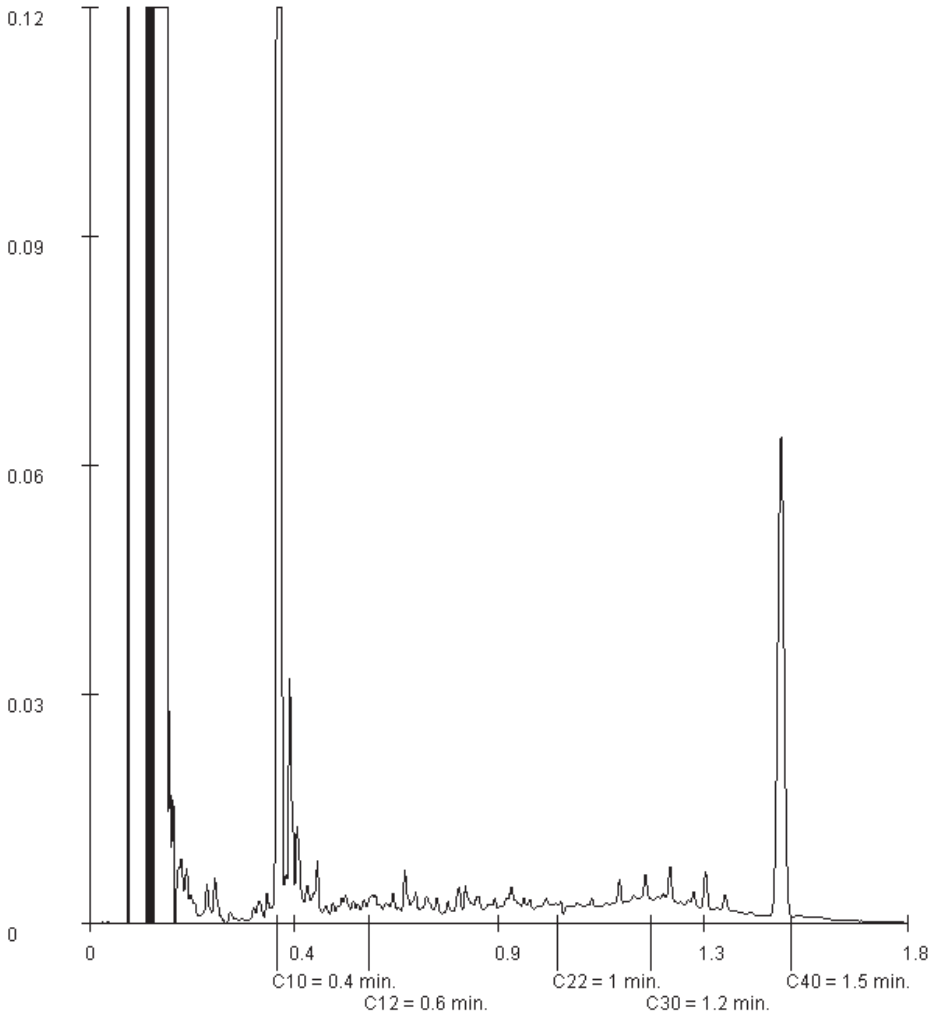
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	002
Monster beschrijvingen	mm3.2mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910405, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

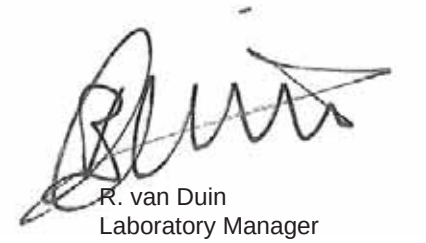
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
ASBESTONDERZOEK							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.93	10.19	9.58	10.70	9.32
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	7.0	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	40	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	35	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	4.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	9.9	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	4.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.1	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		5.2	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	2.1	1.5	0.7	1.5	1.3

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928872	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928871	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E0928887	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E0928889	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
005	E0928870	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-001
Datum analyse: 29-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm1

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9056	g
totaal gewicht voor drogen	9930	g
droge stof	91.2	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	3.3		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	3.7		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	1.6		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	5.3		
gemeten totaal asbestconcentratie	7.0	4.7	9.9
gemeten bepalingsgrens	2.1		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	40	25	61
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	35		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Board	niet hechtgebonden	15-30	-	-	-	-	-
Golfplaat	hechtgebonden	10-15	-	2-5	-	-	-
Pical	niet hechtgebonden	-	30-60	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	534	100														
4-8	201	100	X		X				Golfplaat	1	0.0926	1.636		1.227	2.045	
4-8	201	100	X						Board	1	0.0209		0.519	0.346	0.692	
4-8	201	100		X					Pical	1	0.0535		2.658	1.772	3.545	
2-4	749	100	X						Board	3	0.0596		1.481	0.987	1.974	
2-4	749	100		X					Pical	3	0.0166		0.412	0.275	0.550	
1-2	690	22.0		X					Pical	2	0.0012		0.271	0.057	1.097	
0.5-1	949	8.8														2.1
<0.5	5934															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-002
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9149	g
totaal gewicht voor drogen	10188	g
droge stof	89.8	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	181	100														
4-8	209	100														
2-4	259	100														
1-2	430	21.7														0.9
0.5-1	1813	7.3														0.6
<0.5	6257															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-003
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm3

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8711	g
totaal gewicht voor drogen	9582	g
droge stof	90.9	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	0.2		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	0.2		
gemeten totaal asbestconcentratie	0.2	0.2	0.3
gemeten bepalingsgrens	0.7		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	2.3	1.5	3.0
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	2.3		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Pical	niet hechtgebonden	-	15-30	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (ml/ml)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	11	100														
8-16	152	100														
4-8	194	100														
2-4	310	100		X					Pical	1	0.0088		0.227	0.152	0.303	
1-2	472	21.3														0.4
0.5-1	1748	6.8														0.3
<0.5	5824															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-004
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm4

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9605	g
totaal gewicht voor drogen	10700	g
droge stof	89.8	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	8	100														
8-16	103	100														
4-8	129	100														
2-4	137	100														
1-2	158	22.6														0.8
0.5-1	300	6.7														0.6
<0.5	8770															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910405-005	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-mm5		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	7992	g
totaal gewicht voor drogen	9316	g
droge stof	85.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****		
>32	0	100																
16-32	0	100																
8-16	211	100																
4-8	247	100																
2-4	246	100																
1-2	414	28.2																0.7
0.5-1	1445	8.4																0.6
<0.5	5428																	

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910406, versienummer: 1

Rotterdam, 19-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

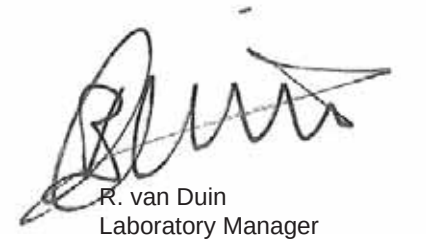
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
ASBESTONDERZOEK				
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.68	9.61
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK				
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK				
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.9	2.0

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928873	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928874	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910406-001	Datum analyse:	19-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-mm1		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8470	g
totaal gewicht voor drogen	9676	g
droge stof	87.5	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	139	100														
4-8	172	100														
2-4	279	100														
1-2	527	21.4														1
0.5-1	2001	5.7														0.9
<0.5	5352															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910406-002	Datum analyse:	19-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-mm2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8045	g
totaal gewicht voor drogen	9606	g
droge stof	83.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	2.0		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	8	100														
8-16	286	100														
4-8	310	100														
2-4	319	100														
1-2	457	20.7														1.1
0.5-1	1462	5.8														0.9
<0.5	5202															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910407, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

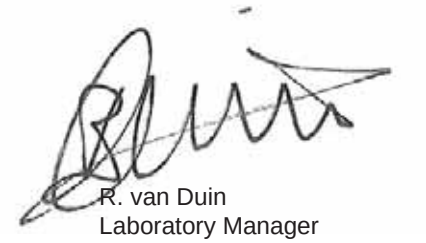
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
ASBESTONDERZOEK							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	10.44	10.50	10.33	9.61	10.03
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.9	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	0.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	0.7	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	1.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		0.8	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.31	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	3.0	1.5	1.3	1.9	1.8

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928875	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
002	E0928876	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
003	E0928877	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
004	E0928878	08-07-2013	05-07-2013	ALC291
005	E0928936	09-07-2013	05-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-001
Datum analyse: 29-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-mm1

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9605	g
totaal gewicht voor drogen	10438	g
droge stof	92.0	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	0.31		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	0.6		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	0.3		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	0.6		
gemeten totaal asbestconcentratie	0.9	0.7	1.2
gemeten bepalingsgrens	3.0		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	6.5	4.4	8.6
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	6.2		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Pical	niet hechtgebonden	-	15-30	-	-	-	-
Plaat	hechtgebonden	10-15	-	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	92	100														
4-8	205	100		X					Pical	1	0.0176		0.412	0.275	0.550	
2-4	161	100	X						Plaat	1	0.0240	0.312		0.250	0.375	
2-4	161	100		X					Pical	1	0.0087		0.204	0.136	0.272	
1-2	402	21.1														1.7
0.5-1	1438	7.0														1.2
<0.5	7307															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-002
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-mm2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9724	g
totaal gewicht voor drogen	10502	g
droge stof	92.6	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)					
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	69	100														
4-8	163	100														
2-4	154	100														
1-2	394	26.3														0.6
0.5-1	1313	5.3														0.8
<0.5	7631															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-003	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm3		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8938	g
totaal gewicht voor drogen	10334	g
droge stof	86.5	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	121	100														
16-32	0	100														
8-16	121	100														
4-8	257	100														
2-4	260	100														
1-2	598	27.2														0.7
0.5-1	1922	7.4														0.6
<0.5	5659															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-004	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm4		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8153	g
totaal gewicht voor drogen	9610	g
droge stof	84.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)					
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****			
>32	0	100																	
16-32	0	100																	
8-16	148	100																	
4-8	227	100																	
2-4	323	100																	
1-2	464	22.0																	1
0.5-1	1329	5.9																	0.9
<0.5	5662																		

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-005	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm5		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9102	g
totaal gewicht voor drogen	10028	g
droge stof	90.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.8		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	62	100														
4-8	133	100														
2-4	161	100														
1-2	387	21.2														0.9
0.5-1	1421	5.3														0.9
<0.5	6937															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11912073, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

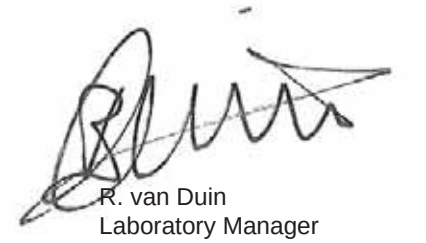
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
ASBESTONDERZOEK						
aangeleverd materiaal grond	kg		9.92	9.91	9.97	9.96
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK						
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK						
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.3	1.5	1.4	1.9

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E1073610	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E1073606	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E1073609	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E1073608	04-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-001	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-MMS		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8770	g
totaal gewicht voor drogen	9924	g
droge stof	88.4	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	125	100														
4-8	249	100														
2-4	247	100														
1-2	305	24.3														0.8
0.5-1	815	9.0														0.5
<0.5	7030															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-002	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-S01-2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9639	g
totaal gewicht voor drogen	9910	g
droge stof	97.3	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	0.8		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	129	100														
4-8	264	100														
2-4	334	100														
1-2	958	21.7														0.8
0.5-1	4467	6.4														0.7
<0.5	3354															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-003	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-MMS		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8985	g
totaal gewicht voor drogen	9970	g
droge stof	90.1	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.4		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	128	100														
4-8	286	100														
2-4	322	100														
1-2	466	23.3														0.8
0.5-1	1438	7.8														0.6
<0.5	6344															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11912073-004
Datum analyse: 24-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-S01-2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8503	g
totaal gewicht voor drogen	9956	g
droge stof	85.4	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	100	100														
4-8	349	100														
2-4	327	100														
1-2	539	21.4														1
0.5-1	1626	5.3														0.9
<0.5	5563															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11913316, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

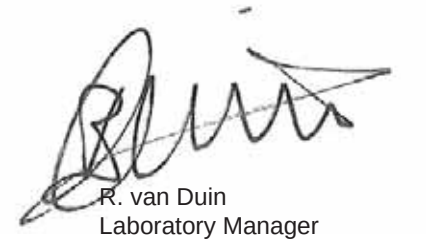
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
METALEN							
barium	µg/l	S	170	110	180	110	180
cadmium	µg/l	S	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
kobalt	µg/l	S	<2	6.0	<2	<2	11
koper	µg/l	S	<2.0	2.8	<2.0	<2.0	<2.0
kwik	µg/l	S	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
lood	µg/l	S	2.4	2.1	<2.0	3.8	2.7
molybdeen	µg/l	S	<2	8.0	<2	<2	<2
nikkel	µg/l	S	<3	11	<3	<3	8.7
zink	µg/l	S	<10	110	92	91	150
VLUCHTIGE AROMATEN							
benzeen	µg/l	S	0.66	<0.2	<0.2	<0.2	150
tolueen	µg/l	S	0.41	0.53	0.42	0.63	2100
ethylbenzeen	µg/l	S	0.78	<0.2	<0.2	<0.2	2500
o-xyleen	µg/l	S	0.17	0.33	<0.1	0.10	1700
p- en m-xyleen	µg/l	S	2.0	0.26	<0.2	0.44	12000
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	2.1	0.59	0.21	0.54	13000
styreen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
naftaleen	µg/l	S	0.24	0.22	<0.05	<0.05	<20 [1)]
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN							
1,1-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,2-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,1-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	0.22	0.19	0.24	<40 [1)]
trans-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	µg/l		0.14	0.29	0.26	0.31	56
dichloormethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,1-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,2-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,3-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
som dichloorpropanen (0.7 factor)	µg/l	S	0.42	0.42	0.42	0.42	170
tetrachlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
tetrachloormethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
trichlooretheen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
chloroform	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
vinylchloride	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
tribroommethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
MINERALE OLIE							
fractie C10 - C12	µg/l		55	<25	<25	<25	300
fractie C12 - C22	µg/l		<25	<25	<25	<25	140
fractie C22 - C30	µg/l		<25	<25	<25	<25	120
fractie C30 - C40	µg/l		<25	<25	<25	<25	85
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	75	<50	<50	<50	650

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
barium	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
cadmium	Grondwater (AS3000)	Idem
kobalt	Grondwater (AS3000)	Idem
koper	Grondwater (AS3000)	Idem
kwik	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en conform NEN-EN-ISO 17852
lood	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
molybdeen	Grondwater (AS3000)	Idem
nikkel	Grondwater (AS3000)	Idem
zink	Grondwater (AS3000)	Idem
benzeen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
styreen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
naftaleen	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
dichloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,3-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
som dichloorpropanen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
chloroform	Grondwater (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grondwater (AS3000)	Idem
tribroommethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	B1162144	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
001	G8510360	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
001	G8510378	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	B1232784	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
002	G8510355	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	G8510371	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
003	B1232773	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
003	G8424722	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	G8510361	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	B1232783	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
004	G8424728	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	G8510372	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	B1162119	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
005	G8424132	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	G8510349	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

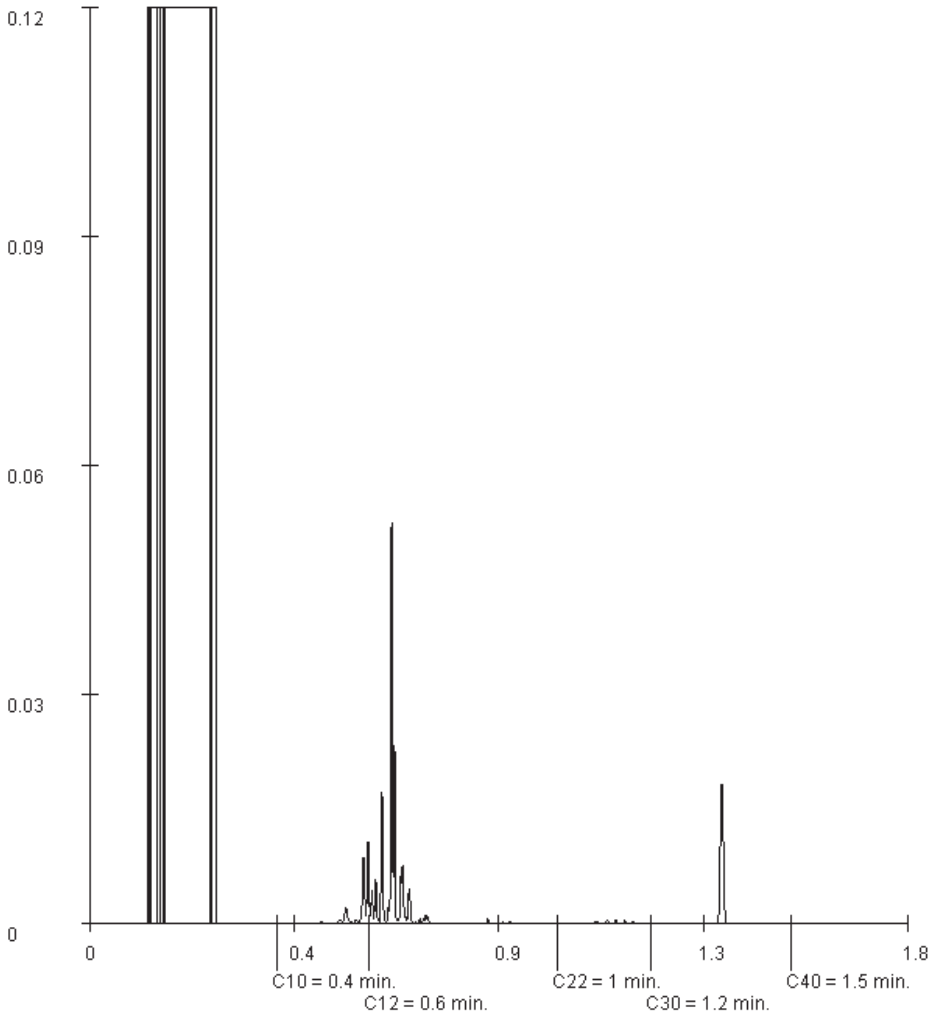
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	1-15-1-11-15-1-1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

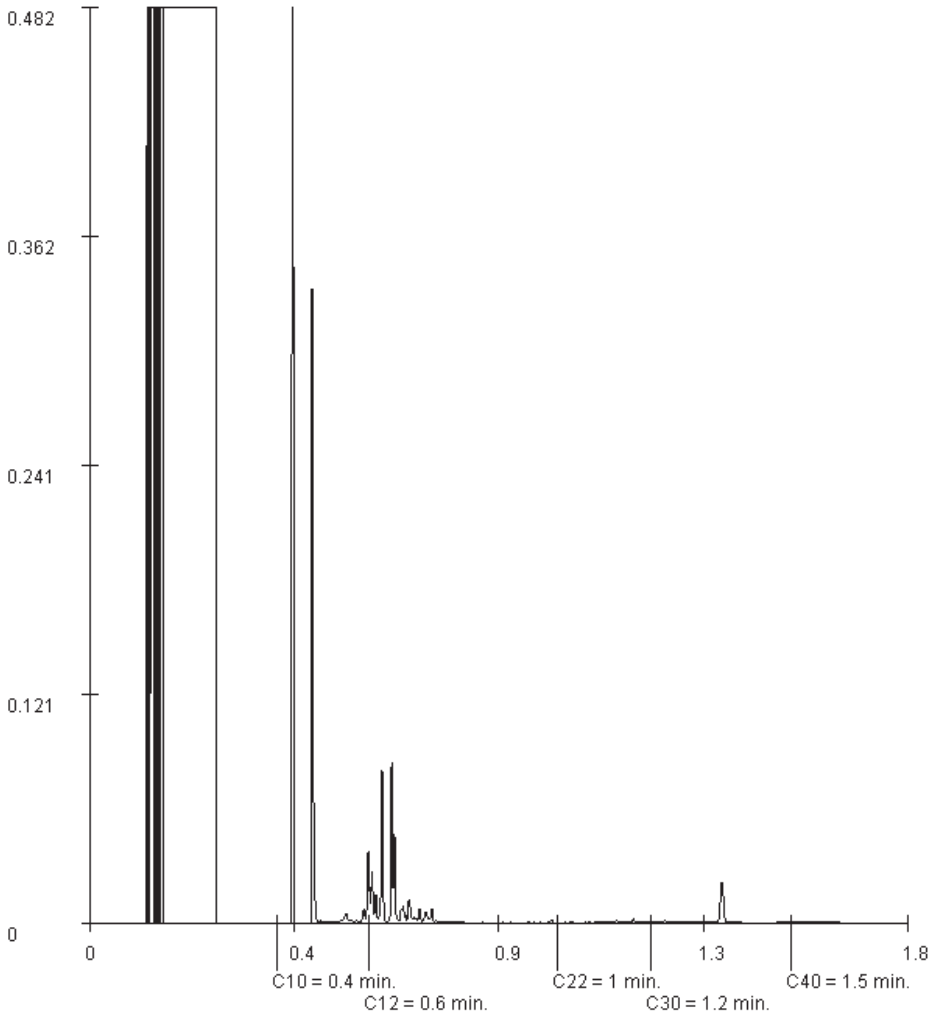
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monsternummer:	005
Monster beschrijvingen	3-16-1-13-16-1-1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11918891, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

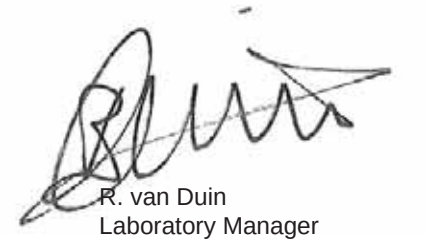
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	2-06-1 2-06-1 2-06 (0-50)
002	Grond (AS3000)	2-08-1 2-08-1 2-08 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
droge stof	gew.-%	S	92.9	91.0
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	6.9	1.6
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	4.2	1.0
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	0.46 [1) 2)]	0.03 [1) 2)]
fenantreen	mg/kgds	S	3.4 [1) 2)]	0.57 [1) 2)]
antraceen	mg/kgds	S	0.75 [1) 2)]	0.21 [1) 2)]
fluoranteen	mg/kgds	S	7.7 [1) 2)]	1.2 [1) 2)]
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	3.1 [1) 2)]	0.50 [1) 2)]
chryseen	mg/kgds	S	2.4 [1) 2)]	0.43 [1) 2)]
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	1.8 [1) 2)]	0.28 [1) 2)]
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	3.8 [1) 2)]	0.54 [1) 2)]
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	0.45 [1) 2)]
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	0.40 [1) 2)]
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	29 [1) 2) 3)]	4.6 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Monster beschrijvingen

001
* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
* Na het nemen van deelmonsters ten behoeve van het bepalen van de bodemkenmerken (droge stof en eventueel organisch stof, lutum en pH-CaCl2), alsmede eventuele deelmonsters voor vluchtige verbindingen (BTEX, vluchtige halogenen, Cyanides), was geen 140 gram meer over voor de monstervoorbehandeling voor de overige parameters. Daarom is minder dan 140 gram voorbehandeld voor deze parameters.

002
* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1 De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2 De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11918892, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

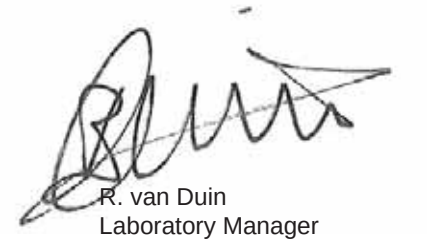
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	3-01-1 3-01-1 3-01 (0-50)
002	Grond (AS3000)	3-03-1 3-03-1 3-03 (0-50)
003	Grond (AS3000)	3-05-1 3-05-1 3-05 (0-50)
004	Grond (AS3000)	3-08-1 3-08-1 3-08 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
droge stof	gew.-%	S	92.5	95.3	95.1	92.5
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.4	<0.5	1.1	2.0
KORRELGROOTTEVERDELING						
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	9.0	8.0	2.6
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	1.8 [1) 2)]	55 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	37 [1) 2)]	560 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	8.7 [1) 2)]	130 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	7.2 [1) 2)]	1.3 [1) 2)]	99 [1) 2)]	1300 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	5.1 [1) 2)]	1.6 [1) 2)]	110 [1) 2)]	1200 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	5.0 [1) 2)]	1.5 [1) 2)]	79 [1) 2)]	960 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	20 [1) 2) 3)]	7.1 [1) 2) 3)]	340 [1) 2) 3)]	4300 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11924475, versienummer: 1

Rotterdam, 06-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

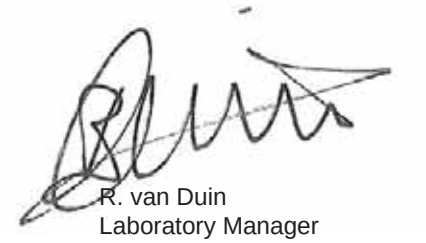
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	1-04-1 1-04-1 1-04 (0-50)
002	Grond (AS3000)	1-06-1 1-06-1 1-06 (0-50)
003	Grond (AS3000)	1-11-1 1-11-1 1-11 (0-50)
004	Grond (AS3000)	3-04-2 3-04-2 3-04 (0-50)
005	Grond (AS3000)	3-06-2 3-06-2 3-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	96.1	95.5	94.4	97.5	95.7
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	0.7	1.0	0.7	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	1.9	1.8	1.0	1.7
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	3.3 [1) 2)]	12 [1) 2)]	12 [1) 2)]	3.1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	45 [1) 2)]	130 [1) 2)]	110 [1) 2)]	56 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	12 [1) 2)]	35 [1) 2)]	27 [1) 2)]	15 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	4.0 [1) 2)]	100 [1) 2)]	300 [1) 2)]	220 [1) 2)]	140 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	3.9 [1) 2)]	130 [1) 2)]	320 [1) 2)]	230 [1) 2)]	140 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	110 [1) 2)]	270 [1) 2)]	160 [1) 2)]	100 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	13 [1) 2) 3)]	400 [1) 2) 3)]	1100 [1) 2) 3)]	760 [1) 2) 3)]	460 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-07-2 3-07-2 3-07 (0-50)
007	Grond (AS3000)	3-09-2 3-09-2 3-09 (0-50)
008	Grond (AS3000)	3-10-2 3-10-2 3-10 (0-50)
009	Grond (AS3000)	3-11-2 3-11-2 3-11 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006	007	008	009
droge stof	gew.-%	S	96.2	97.2	95.6	95.3
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.6	<0.5	2.6	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING						
lutum (bodem)	% vd DS	S	<1	<1	2.7	2.3
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	9.8 [1) 2)]	2.4 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	15 [1) 2)]	6.2 [1) 2)]	120 [1) 2)]	35 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	3.0 [1) 2)]	1.4 [1) 2)]	28 [1) 2)]	8.4 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	39 [1) 2)]	22 [1) 2)]	290 [1) 2)]	86 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	48 [1) 2)]	28 [1) 2)]	280 [1) 2)]	92 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	41 [1) 2)]	23 [1) 2)]	210 [1) 2)]	73 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	150 [1) 2) 3)]	82 [1) 2) 3)]	930 [1) 2) 3)]	300 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
007	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
008	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
009	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking	
001	Y4378998	05-07-2013	05-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
002	Y4379000	05-07-2013	05-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
003	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
004	Y4379438	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
005	Y4379756	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
006	Y4379430	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
007	Y4379913	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
008	Y4379930	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
009	Y4379916	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11928095, versienummer: 1

Rotterdam, 11-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

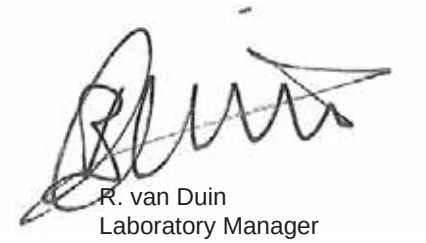
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	1-02-1 1-02-1 1-02 (0-50)
002	Grond (AS3000)	1-10-1 1-10-1 1-10 (0-50)
003	Grond (AS3000)	1-12-1 1-12-1 1-12 (0-50)
004	Grond (AS3000)	1-14-1 1-14-1 1-14 (0-50)
005	Grond (AS3000)	3-12-2 3-12-2 3-12 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	95.0	93.9	93.7	92.2	94.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	<0.5	0.9	1.0	1.6	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	10	<1	2.1	<1	<1
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	2.7 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	4.6 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	29 [1) 2)]	11 [1) 2)]	9.2 [1) 2)]	45 [1) 2)]	11 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	6.7 [1) 2)]	2.9 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	16 [1) 2)]	2.3 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	64 [1) 2)]	49 [1) 2)]	35 [1) 2)]	100 [1) 2)]	38 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	70 [1) 2)]	51 [1) 2)]	34 [1) 2)]	100 [1) 2)]	42 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	54 [1) 2)]	42 [1) 2)]	29 [1) 2)]	82 [1) 2)]	35 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	230 [1) 2) 3)]	160 [1) 2) 3)]	110 [1) 2) 3)]	350 [1) 2) 3)]	130 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-13-2 3-13-2 3-13 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006
droge stof	gew.-%	S	92.8
gewicht artefacten	g	S	25
aard van de artefacten	g	S	stenen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	3.2
KORRELGROOTTEVERDELING			
lutum (bodem)	% vd DS	S	5.6
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)			
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	1.9 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	8.7 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	8.3 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	8.2 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	29 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking	
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
003	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
004	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
005	Y4379923	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
006	Y4379915	08-07-2013	08-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

bijlage 4:
Toetstabellen grond/grondwater 'Wbb-toetsing'

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm1.1		mm1.2		mm1.3	
Boring		1-02,1-03,1-05, 1-07		1-10,1-11,1-12, 1-14		1-13,1-15	
Bodemtype		ZS1		ZS1G1		KZ3	
Zintuiglijk		SC6GR6PU1		SC6PU2		PU1	
Van (cm-mv)		0		0		50	
Tot (cm-mv)		50		50		140	
Humus (% op ds)		0.7		1.3		3.4	
Lutum (% op ds)		2.4		2.4		13	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	94,0		92,6		80,4	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	20		60		110	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	-	0,28	-	**0,82**	*
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,1	-	3,6	-	6,5	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	6,3	-	11	-	**30**	*
Kwik [Hg]	mg/kg ds	< 0,05	-	**0,23**	*	**0,50**	*
Lood [Pb]	mg/kg ds	23	-	**110**	*	**160**	*
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	5,5	-	7,2	-	17	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	40	-	**120**	*	**260**	*
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,03		0,14		0,36	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,13		0,50		1,1	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,13		0,55		1,1	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,10		0,41		0,78	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,07		0,29		0,57	
Chryseen	mg/kg ds	0,09		0,44		0,97	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,09		0,44		1,3	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,22		1,0		2,4	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,09		0,41		0,68	
Naftaleen	mg/kg ds	0,01		0,25		0,10	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,94	-	**4,5**	*	**9,3**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	1,3		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	14		11		1,5	
PCB 118	µg/kg ds	3,2		2,9		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	31		39		4,3	
PCB 153	µg/kg ds	31		41		4,2	
PCB 180	µg/kg ds	21		35		4,4	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**100**	*	**130**	**	**16**	*
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		6,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		59	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		100	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		64	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	-	< 20	-	**230**	*

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 2.4 mm1.1			1.3 2.4 mm1.2			3.4 13 mm1.3		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen										
Barium [Ba]	mg/kg ds	52	150	249	52	150	249	116	340	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,6	0,43	4,9	9,3
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,5	30	56	4,5	30	56	9,4	64	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	20	56	93	20	56	93	28	79	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,11	13	25	0,11	13	25	0,12	15	30
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	186	339	32	186	339	39	227	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	24	35	12	24	35	23	44	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	185	310	60	185	310	94	289	484
PAK										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	6,8	173	340
Overige (organische) verbindingen										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	65	882	1700

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**mm2.1**		**mm2.2**		**mm2.3**		**mm2.4**	
Boring		2-01,2-04,2-05		2-06,2-08		2-01,2-03,2-05,2-07		2-01,2-03,2-04,2-05,2-08	
Bodemtype		ZS1		ZS1		ZS1		KZ2	
Zintuiglijk		PU2GR1		PU2GR1BE1K		PU6			
Van (cm-mv)		0		0		50		90	
Tot (cm-mv)		50		50		100		200	
Humus (% op ds)		0.9		2.9		0.7		2.2	
Lutum (% op ds)		1.9		3.3		1.4		14	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	93,5		93,2		94,4		78,5	
Metalen									
Barium [Ba]	mg/kg ds	31		64		38		67	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	-	0,35	-	< 0,2	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,0	-	**4,9**	*	2,8	-	7,5	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,0	-	**25**	*	8,2	-	10,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	**0,11**	*	**0,59**	*	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	mg/kg ds	**190**	**	**210**	**	**47**	*	14	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,0	-	9,6	-	6,1	-	22	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	**72**	*	**140**	*	51	-	46	-
PAK									
Anthraceen	mg/kg ds	0,05		2,9		0,02		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,14		6,3		0,06		0,02	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,17		5,8		0,07		0,02	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,27		3,4		0,08		0,02	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,09		2,8		0,03		0,01	
Chryseen	mg/kg ds	0,12		6,1		0,05		0,01	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,10		12		0,06		0,01	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,28		18		0,12		0,04	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,12		3,4		0,06		0,01	
Naftaleen	mg/kg ds	0,02		0,15		< 0,01		< 0,01	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,3	-	**60**	***	0,56	-	0,16	-
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,7		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0		< 2,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	3,4		6,8		3,6		< 1,0	
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0		2,6		< 1,0		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 153	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 180	µg/kg ds	17		26		9,4		< 1,0	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**60**	*	**99**	*	**39**	*	4,9	-
Overige (organische) verbindingen									
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0		47		17		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	9,0		24		19		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	6,0		9,0		9,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	-	**80**	*	**50**	*	< 20	-

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		**mm2.5**		**mm2.6**		**mm2.7**	
Boring		2-04,2-05,2-07,2-08		2-01,2-03,2-04,2-05,2-07		2-01,2-04,2-05,2-08	
Bodemtype		KZ3		ZS1		KZ2	
Zintuiglijk		PU1					
Van (cm-mv)		100		250		200	
Tot (cm-mv)		150		400		300	
Humus (% op ds)		3.9		1.1		1.1	
Lutum (% op ds)		12		2.5		7	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	74,2		78,3		77,8	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	100		45		45	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	-	< 0,2	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	7,5	-	**4,9**	*	6,0	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	22	-	5,4	-	7,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	**0,22**	*	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	mg/kg ds	**110**	*	< 10,0	-	< 10,0	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	20	-	**16**	*	17	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	**140**	*	31	-	32	-
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,21		< 0,01		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,53		0,01		< 0,01	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,61		< 0,01		< 0,01	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,46		< 0,01		< 0,01	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,30		< 0,01		< 0,01	
Chryseen	mg/kg ds	0,48		< 0,01		< 0,01	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,50		0,01		< 0,01	
Fluorantheen	mg/kg ds	1,4		0,03		0,02	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,41		< 0,01		< 0,01	
Naftaleen	mg/kg ds	2,4		0,09		< 0,01	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	**7,3**	*	0,18	-	0,08	-
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	2,7		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	6,6		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	45		1,1		< 1,0	
PCB 118	µg/kg ds	14		< 1,0		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	76		1,8		< 1,0	
PCB 153	µg/kg ds	84		2,1		< 1,0	
PCB 180	µg/kg ds	63		1,6		< 1,0	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**290**	**	**8,7**	*	4,9	-
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	71		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	34		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	**230**	*	< 20	-	< 20	-

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 3: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds)		0.7			0.9			1.1			1.1		
lutum (% op ds)		1.4			1.9			2.5			7		
analysemonsters		mm2.3			mm2.1			mm2.6			mm2.7		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen													
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	49	143	237	52	152	252	80	233	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,38	4,3	8,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,3	29	54	4,5	31	57	6,6	45	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	19	56	92	20	57	93	23	65	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	14	27
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	184	337	32	186	340	35	201	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	12	23	34	13	24	36	17	33	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	59	181	303	61	186	311	74	227	381
PAK													
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen													
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
Overige (organische) verbindingen													
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Tabel 4: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds)		2.2			2.9			3.9			
lutum (% op ds)		14			3.3			12			
analysemonsters		mm2.4			mm2.2			mm2.5			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Metalen											
Barium [Ba]	mg/kg ds	123	358	594	57	166	276	110	322	534	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,42	4,7	9,0	0,37	4,2	8,0	0,43	4,9	9,4	
Kobalt [Co]	mg/kg ds	9,9	67	125	4,9	33	62	8,9	61	113	
Koper [Cu]	mg/kg ds	28	79	130	21	60	99	27	78	130	
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,12	15	30	0,11	13	26	0,12	15	30	
Lood [Pb]	mg/kg ds	39	226	413	33	192	350	39	225	411	
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	24	46	69	13	26	38	22	42	63	
Zink [Zn]	mg/kg ds	95	293	490	64	197	330	92	282	472	
PAK											
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	
Gechloreerde koolwaterstoffen											
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,4	112	220	5,8	148	290	7,8	199	390	
Overige (organische) verbindingen											
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	42	571	1100	55	753	1450	74	1012	1950	

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**mm3.1**		**mm3.2**		**mm3.3**	
Boring		3-01,3-03,3-05,3-08		3-09,3-12,3-13,3-14		3-07,3-14	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		BE6PU6KG6		PU6	
Van (cm-mv)		0		0		50	
Tot (cm-mv)		50		50		75	
Humus (% op ds)		1.1		1.8		0.7	
Lutum (% op ds)		2.6		3.1		1.3	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	94,3		93,1		95,8	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	41		53		< 20	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	-	0,22	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	2,9	-	3,8	-	1,9	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,2	-	10,0	-	< 5,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,06	-	**0,22**	*	**0,12**	*
Lood [Pb]	mg/kg ds	**35**	*	**89**	*	30	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,4	-	9,1	-	5,0	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	-	**93**	*	33	-
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,02		0,52		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,07		1,0		0,03	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,08		0,89		0,01	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,08		0,60		0,05	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,05		0,46		0,03	
Chryseen	mg/kg ds	0,07		0,80		0,03	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,06		1,7		0,06	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,13		2,1		0,08	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,07		0,53		0,04	
Naftaleen	mg/kg ds	0,09		0,05		0,02	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,72	-	**8,7**	*	0,36	-
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	15		< 1,0		2,7	
PCB 101	µg/kg ds	160		14		22	
PCB 118	µg/kg ds	35		2,8		5,0	
PCB 138	µg/kg ds	300		40		49	
PCB 153	µg/kg ds	310		43		47	
PCB 180	µg/kg ds	230		34		38	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**1000**	***	**130**	**	**160**	**
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	7,0		14		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	13		11		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	8,0		8,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	30	-	30	-	< 20	-

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 1.3 mm3.3			1.1 2.6 mm3.1			1.8 3.1 mm3.2		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen										
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	53	154	255	56	163	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,5	31	58	4,8	33	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	20	57	94	20	58	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	13	26
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	186	340	32	188	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	13	24	36	13	25	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	61	187	313	62	191	320
PAK										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
Overige (organische) verbindingen										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**2-06-1**		**2-08-1**	
Boring		2-06		2-08	
Bodemtype		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU2GR1BE1K		PU1KG6BE6	
Van (cm-mv)		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50	
Humus (% op ds)		6.9		1.6	
Lutum (% op ds)		4.2		1	
Bodemkundige analyses					
Droge stof	% w/w	92,9		91,0	
PAK					
Anthraceen	mg/kg ds	0,75		0,21	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	3,1		0,50	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	3,8		0,54	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	2,6		0,45	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	1,8		0,28	
Chryseen	mg/kg ds	2,4		0,43	
Fenanthreen	mg/kg ds	3,4		0,57	
Fluorantheen	mg/kg ds	7,7		1,2	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	2,6		0,40	
Naftaleen	mg/kg ds	0,46		0,03	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	**29**	**	**4,6**	*

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		1.6 1 2-08-1			6.9 4.2 2-06-1				
		AW	T	I	AW	T	I		
PAK Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40		

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**3-01-1**		**3-03-1**		**3-05-1**		**3-08-1**	
Boring		3-01		3-03		3-05		3-08	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1G1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		1.4		0.5		1.1		2	
Lutum (% op ds)		2.4		9		8		2.6	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	92,5		95,3		95,1		92,5	
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		1,8		55	
PCB 101	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		37		560	
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		8,7		130	
PCB 138	µg/kg ds	7,2		1,3		99		1300	
PCB 153	µg/kg ds	5,1		1,6		110		1200	
PCB 180	µg/kg ds	5,0		1,5		79		960	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**20**	*	**7,1**	*	**340**	***	**4300**	***

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.5			1.1			1.4			2		
lutum (% op ds)		9			8			2.4			2.6		
analysemonsters		3-03-1			3-05-1			3-01-1			3-08-1		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Gechloreerde koolwaterstoffen													
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**1-02-1**		**1-04-1**		**1-06-1**		**1-10-1**	
Boring		1-02		1-04		1-06		1-10	
Bodemtype		ZS1		ZS1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		SC6GR6PU1		SC6GR1		SC6GR1PU1		SC6PU2	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.5		0.7		0.7		0.9	
Lutum (% op ds)		10		1.9		1.9		1	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	95,0		96,1		95,5		93,9	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	2,7		< 1,0		3,3		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	29		< 1,0		45		11	
PCB 118	µg/kg ds	6,7		< 1,0		12		2,9	
PCB 138	µg/kg ds	64		4,0		100		49	
PCB 153	µg/kg ds	70		3,9		130		51	
PCB 180	µg/kg ds	54		2,6		110		42	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**230**	***	**13**	*	**400**	***	**160**	**

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		**1-11-1**		**1-12-1**		**1-14-1**		**3-04-2**	
Boring		1-11		1-12		1-14		3-04	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		SC6PU2		SC6PU2GS6		SC6GR1PU2		PU1BE1	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		1		1		1.6		0.7	
Lutum (% op ds)		1.8		2.1		1		1	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	94,4		93,7		92,2		97,5	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	12		< 1,0		4,6		12	
PCB 101	µg/kg ds	130		9,2		45		110	
PCB 118	µg/kg ds	35		< 1,0		16		27	
PCB 138	µg/kg ds	300		35		100		220	
PCB 153	µg/kg ds	320		34		100		230	
PCB 180	µg/kg ds	270		29		82		160	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**1100**	***	**110**	**	**350**	***	**760**	***

tabel 3: Toetstabel grond

Monster		**3-06-2**		**3-07-2**		**3-09-2**		**3-10-2**	
Boring		3-06		3-07		3-09		3-10	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1		ZS1	
Zintuiglijk		PU1BE1		PU1BE1		BE6PU6KG6		BE6PU6KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.9		0.6		0.5		2.6	
Lutum (% op ds)		1.7		1		1		2.7	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	95,7		96,2		97,2		95,6	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	3,1		< 1,0		< 1,0		9,8	
PCB 101	µg/kg ds	56		15		6,2		120	
PCB 118	µg/kg ds	15		3,0		1,4		28	
PCB 138	µg/kg ds	140		39		22		290	
PCB 153	µg/kg ds	140		48		28		280	
PCB 180	µg/kg ds	100		41		23		210	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**460**	***	**150**	**	**82**	*	**930**	***

tabel 4: Toetstabel grond

Monster		**3-11-2**		**3-12-2**		**3-13-2**	
Boring		3-11		3-12		3-13	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1		ZS1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		BE6PU6KG6		BE6PU6KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.9		0.9		3.2	
Lutum (% op ds)		2.3		1		5.6	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	95,3		94,4		92,8	
Overig							
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		25	
Aard artefacten	g						
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	2,4		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	35		11		1,9	
PCB 118	µg/kg ds	8,4		2,3		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	86		38		8,7	
PCB 153	µg/kg ds	92		42		8,3	
PCB 180	µg/kg ds	73		35		8,2	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**300**	***	**130**	**	**29**	*

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 5: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.5			0.5			0.6			0.7			
lutum (% op ds)		1			10			1			1			
analysemonsters		3-09-2			1-02-1			3-07-2			3-04-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	

tabel 6: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.7			0.9			0.9			0.9			
lutum (% op ds)		1.9			1			1.7			2.3			
analysemonsters		1-04-1, 1-06-1			1-10-1, 3-12-2			3-06-2			3-11-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	

tabel 7: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		1			1			1.6			2.6			
lutum (% op ds)		1.8			2.1			1			2.7			
analysemonsters		1-11-1			1-12-1			1-14-1			3-10-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	5,2	133	260	

tabel 8: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		3.2												
lutum (% op ds)		5.6												
analysemonsters		3-13-2												
		AW	T	I										
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	6,4	163	320										

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		**1-15-1-1**		**1-16-1-1**	
Datum		17-7-2013		17-7-2013	
pH		7		7,1	
Ec (µS/cm)		357		498	
Filternummer		1		1	
Van (cm-mv)		213		189	
Tot (cm-mv)		313		289	
Metalen					
Barium [Ba]	µg/l	**170**	*	**110**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-	6,0	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-	2,8	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	2,4	-	2,1	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-	**8,0**	*
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-	11	-
Zink [Zn]	µg/l	< 10,0	-	**110**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen					
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		0,22	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		< 0,1	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,14	-	**0,29**	*
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-	0,42	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
Aromatische verbindingen					
Benzeen	µg/l	**0,66**	*	< 0,2	-
Tolueen	µg/l	0,41	-	0,53	-
Ethylbenzeen	µg/l	0,78	-	< 0,2	-
ortho-Xyleen	µg/l	0,17		0,33	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	2,0		0,26	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	**2,1**	*	**0,59**	*
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	**0,24**	*	**0,22**	*
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Overige (organische) verbindingen					
Minerale olie C10 - C12	µg/l	55		< 25	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie (totaal)	µg/l	**75**	*	< 50	-

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		**2-08-1-1**	
Datum		17-7-2013	
pH		7	
Ec (µS/cm)		482	
Filternummer		1	
Van (cm-mv)		199	
Tot (cm-mv)		299	
Metalen			
Barium [Ba]	µg/l	**180**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	< 2,0	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-
Zink [Zn]	µg/l	**92**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen			
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,19	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	**0,26**	*
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
Aromatische verbindingen			
Benzeen	µg/l	< 0,2	-
Tolueen	µg/l	0,42	-
Ethylbenzeen	µg/l	< 0,2	-
ortho-Xyleen	µg/l	< 0,1	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	< 0,2	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,21	-
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	< 0,05	-
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-
Overige (organische) verbindingen			
Minerale olie C10 - C12	µg/l	< 25	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25	
Minerale olie (totaal)	µg/l	< 50	-

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		**3-15-1-1**		**3-16-1-1**	
Datum		17-7-2013		17-7-2013	
pH		7,3		6,5	
Ec (µS/cm)		606		602	
Filternummer		1		1	
Van (cm-mv)		160		198	
Tot (cm-mv)		260		298	
Metalen					
Barium [Ba]	µg/l	**110**	*	**180**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-	11	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-	< 2,0	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	3,8	-	2,7	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-	< 2,0	-
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-	8,7	-
Zink [Zn]	µg/l	**91**	*	**150**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen					
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,24		< 40	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		< 40	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	**0,31**	*	56	-
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-	170	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
Aromatische verbindingen					
Benzeen	µg/l	< 0,2	-	**150**	***
Tolueen	µg/l	0,63	-	**2100**	***
Ethylbenzeen	µg/l	< 0,2	-	**2500**	***
ortho-Xyleen	µg/l	0,10		1700	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	0,44		12000	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	**0,54**	*	**13000**	***
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	< 0,05	-	< 20	-
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Overige (organische) verbindingen					
Minerale olie C10 - C12	µg/l	< 25		300	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25		140	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25		120	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25		85	
Minerale olie (totaal)	µg/l	< 50	-	**650**	***

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

bijlage 5:
Toetstabellen grond ‘Rbk-toetsing’

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.1				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,0			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	20	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,1	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	6,3	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	23	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,5	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	40	60	86	310
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,03			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,13			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,13			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,10			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,07			
Chryseen	mg/kg ds		0,09			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,09			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,22			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,09			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,94	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1,3			
PCB 101	µg/kg ds		14			
PCB 118	µg/kg ds		3,2			
PCB 138	µg/kg ds		31			
PCB 153	µg/kg ds		31			
PCB 180	µg/kg ds		21			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	100	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.2				
Humus (% ds)		1,3				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		92,6			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	60	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,28	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,6	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	11	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,23	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	7,2	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	120	60	86	310
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,14			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,50			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,55			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,41			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,29			
Chryseen	mg/kg ds		0,44			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,44			
Fluorantheen	mg/kg ds		1,0			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,41			
Naftaleen	mg/kg ds		0,25			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=WO	4,5	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		11			
PCB 118	µg/kg ds		2,9			
PCB 138	µg/kg ds		39			
PCB 153	µg/kg ds		41			
PCB 180	µg/kg ds		35			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.3				
Humus (% ds)		3,4				
Lutum (% ds)		13				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		80,4			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	110	116	337	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=WO	0,82	0,43	0,86	3,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,5	9,4	22	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	30	28	37	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,50	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	160	39	164	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	23	26	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	260	94	134	484
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,36			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		1,1			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		1,1			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,78			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,57			
Chryseen	mg/kg ds		0,97			
Fenanthreen	mg/kg ds		1,3			
Fluorantheen	mg/kg ds		2,4			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,68			
Naftaleen	mg/kg ds		0,10			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	9,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1,5			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		4,3			
PCB 153	µg/kg ds		4,2			
PCB 180	µg/kg ds		4,4			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	16	6,8	6,8	170
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		6			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		59			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		100			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		64			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	65	65	170

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.1				
Humus (% ds)		0,90				
Lutum (% ds)		1,9				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,5			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	31	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,0	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,11	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	190	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=WO	72	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,05			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,14			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,17			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,27			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,09			
Chryseen	mg/kg ds		0,12			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,10			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,28			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,12			
Naftaleen	mg/kg ds		0,02			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	1,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		3,4			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		19			
PCB 153	µg/kg ds		19			
PCB 180	µg/kg ds		17			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	60	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		9			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		6			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.2				
Humus (% ds)		2,9				
Lutum (% ds)		3,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,2			
OVERIG						
Artefacten	g		29			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	64	57	165	276
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,35	0,37	0,74	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,9	11	62
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	25	21	28	99
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,59	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	210	33	139	350
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,6	13	15	38
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	64	92	330
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		2,9			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		6,3			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		5,8			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		3,4			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		2,8			
Chryseen	mg/kg ds		6,1			
Fenanthreen	mg/kg ds		12			
Fluorantheen	mg/kg ds		18			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		3,4			
Naftaleen	mg/kg ds		0,15			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	>IND	60	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1,7			
PCB 52	µg/kg ds		2,0			
PCB 101	µg/kg ds		6,8			
PCB 118	µg/kg ds		2,6			
PCB 138	µg/kg ds		30			
PCB 153	µg/kg ds		30			
PCB 180	µg/kg ds		26			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	99	5,8	5,8	145
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		47			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		24			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		9			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	80	55	55	145

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,4			
OVERIG						
Artefacten	g		91			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	38	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,8	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	8,2	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	47	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,1	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	51	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,06			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,07			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Chryseen	mg/kg ds		0,05			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,12			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,06			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,56	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		3,6			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		12			
PCB 153	µg/kg ds		12			
PCB 180	µg/kg ds		9,4			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	39	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		17			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		19			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		9			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	50	38	38	100

Tabel 4: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.4				
Humus (% ds)		2,2				
Lutum (% ds)		14				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		78,5			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	67	123	355	594
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,42	0,83	3,0
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	9,9	23	125
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	27	37	130
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	14	39	164	413
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	22	24	27	69
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	46	95	136	490
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,04			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,16	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1			
PCB 153	µg/kg ds		1			
PCB 180	µg/kg ds		1			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,4	4,4	110
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	42	42	110

Tabel 5: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.5				
Humus (% ds)		3,9				
Lutum (% ds)		12				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		74,2			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	100	110	319	534
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,43	0,87	3,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	8,9	21	113
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	22	27	37	130
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,12	0,68	3,9
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	39	163	411
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	20	22	25	63
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	92	131	472
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,21			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,53			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,61			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,46			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,30			
Chryseen	mg/kg ds		0,48			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,50			
Fluorantheen	mg/kg ds		1,4			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,41			
Naftaleen	mg/kg ds		2,4			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	7,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		2,7			
PCB 52	µg/kg ds		6,6			
PCB 101	µg/kg ds		45			
PCB 118	µg/kg ds		14			
PCB 138	µg/kg ds		76			
PCB 153	µg/kg ds		84			
PCB 180	µg/kg ds		63			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	290	7,8	7,8	195
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		71			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		65			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		65			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		34			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	74	74	195

Tabel 6: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.6				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,5				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		78,3			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	52	151	252
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,5	11	57
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	5,4	20	27	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=IND	16	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	31	61	86	311
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,09			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,18	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1,1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1,8			
PCB 153	µg/kg ds		2,1			
PCB 180	µg/kg ds		1,6			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	8,7	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 7: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.7				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		7,0				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		77,8			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	80	231	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,38	0,75	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,0	6,6	15	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	23	31	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,62	3,6
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	35	146	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	17	19	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	32	74	106	381
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,02			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,08	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1			
PCB 153	µg/kg ds		1			
PCB 180	µg/kg ds		1			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.1				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,6				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,3			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	41	53	153	255
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,9	4,5	11	58
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,2	20	27	94
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=AW	0,06	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	35	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,4	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	60	61	87	313
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,07			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,05			
Chryseen	mg/kg ds		0,07			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,13			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,07			
Naftaleen	mg/kg ds		0,09			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,72	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		15			
PCB 101	µg/kg ds		160			
PCB 118	µg/kg ds		35			
PCB 138	µg/kg ds		300			
PCB 153	µg/kg ds		310			
PCB 180	µg/kg ds		230			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	1000	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		7			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		13			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		8			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.2				
Humus (% ds)		1,8				
Lutum (% ds)		3,1				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,1			
OVERIG						
Artefacten	g		24			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	53	56	161	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,22	0,35	0,71	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,8	4,8	11	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	20	27	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	89	32	136	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,1	13	15	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	93	62	89	320
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,52			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		1,0			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,89			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,60			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,46			
Chryseen	mg/kg ds		0,80			
Fenanthreen	mg/kg ds		1,7			
Fluorantheen	mg/kg ds		2,1			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,53			
Naftaleen	mg/kg ds		0,05			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	8,7	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		14			
PCB 118	µg/kg ds		2,8			
PCB 138	µg/kg ds		40			
PCB 153	µg/kg ds		43			
PCB 180	µg/kg ds		34			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		14			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		11			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		8			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		95,8			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	D<=AW	20	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	1,9	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	D<=AW	5	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,12	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	30	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	33	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,03			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,05			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Chryseen	mg/kg ds		0,03			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,08			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,04			
Naftaleen	mg/kg ds		0,02			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,36	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		2,7			
PCB 101	µg/kg ds		22			
PCB 118	µg/kg ds		5,0			
PCB 138	µg/kg ds		49			
PCB 153	µg/kg ds		47			
PCB 180	µg/kg ds		38			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	160	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

bijlage 6:
Berekening saneringscriterium

Rapportage Sanscrit.nl
Instrument ter bepaling van spoedeisendheid van saneren

V. Sanscrit 2.3.0
V. rapport 2.12

Algemeen

Naam dossier: Utrecht Kanaalweg 59
Code: UT/
Beoordelaar: pverschragen@avecodebondt.nl
Datum rapport: donderdag 3 oktober 2013
Type bodemgebruik: huidig

Uitgevoerde beoordelingen:

Stap1: Ernst van de verontreiniging:
Er is sprake van een geval van ernstige verontreiniging als gevolg van:
- Ernstige bodemverontreiniging

	Stap2: Standaardbeoordeling	**Stap 3:** Uitgebreide beoordeling
Humaan	✔	✘
Ecologisch	✔	✘
Verspreiding	✔	▬

✔ = voltooid ✘ = niet uitgevoerd ▬ = niet relevant op basis van uitkomst stap 2

Opmerkingen bij dossier:

De gehalten aan PCB's zijn zodanig dat meer dan 25 m3 verontreinigde grond aanwezig is in gehalten boven de interventiewaarde. De omvang is (nog) niet exact in beeld. Desondanks is uitgegaan van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
In het grondwater is in het verleden gesaneerd, waarbij de sanering door het bevoegd gezag is geaccordeerd. Ultgangspunt is derhalve dat geen sprake is van een verontreiniging in het grondwater.
Hoewel in de huidige situatie PCB's in de mogelijke contactzone aanwezig zijn is op de locatie geen sprake van gewassen die voor consumptie worden gebruikt. Er is derhalve geen sprake van gevoelige situaties.
De beoordeling is uitgevoerd voor de functie "ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie." OP de locatie bevindt zich echter geen bebouwing en industrie. De locatie is braakliggend.

Over Sanscrit

Sanscrit 2.0 is een geautomatiseerde versie van het Saneringscriterium. Het Saneringscriterium is beschreven in de Circulaire Bodemsanering 2009 welke op 1 april 2009 in werking is getreden. De applicatie Sanscrit is ontwikkeld in opdracht van het ministerie van I&M.
Met het Saneringscriterium wordt bepaald of sprake is van onaanvaardbare risico's van bodemverontreiniging voor mens, ecosysteem of van verspreiding van verontreiniging in het grondwater. Op basis van de bepaalde risico's wordt vastgesteld of een sanering met spoed dient te worden uitgevoerd.

Uitgangspunten
De sanering dient met spoed te worden uitgevoerd, tenzij op basis van de risicobeoordeling is aangetoond dat de sanering niet met spoed hoeft te worden uitgevoerd.
De werkwijze van het Saneringscriterium geldt voor:

- een geval van ernstige bodemverontreiniging;
- een historische verontreiniging. Voor verontreinigingen die sinds 1987 zijn ontstaan is artikel 13 van de Wbb (zorgplicht) van toepassing;
- huidig en voorgenomen gebruik;
- grond en grondwater. Voor waterbodem is een separate systematiek ontwikkeld, met uitzondering van asbest;
- alle stoffen waarvoor een interventiewaarde is afgeleid, met uitzondering van asbest. Daar asbest heel specifieke chemische en fysische eigenschappen heeft, is voor asbest separaat het 'Milieuhygiënisch saneringscriterium, protocol asbest' ontwikkeld hetgeen ook van toepassing is voor waterbodems. Asbest is dan ook niet opgenomen in het programma Sanscrit.

Eindconclusie

Er is een geval van ernstige verontreiniging, maar de locatie hoeft niet met spoed gesaneerd te worden.

Humane risicobeoordeling - Toetsresultaten

Per stof

Stof	Dosis [mg/kg lg/d]	MTR [mg/kg lg/d]	Risico-Index
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie			
PCB180	3,36e-7	1,00e-5	0,03
PCB153	4,32e-7	1,00e-5	0,04
PCB101	4,44e-7	1,00e-5	0,04
PCB52	7,64e-8	1,00e-5	0,01
PCB118	4,30e-8	1,00e-5	0,00
PCB138	4,55e-7	1,00e-5	0,05

Combinatietoxicologie

Stofgroep	Risico-index
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	
Indicator PCBs	0,18

Hinder - huidcontact

Functie	Sprake van huidcontact?
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	Nee

Toelichting:

Ingevoerd zijn de hoogst gemeten gehalten aan PCB's (resultaten bovengrond van boorpunt 3-08 (PCB-totaal 4.300 µg/kg d.s.)

Toetsing TCL's

Stof	Concentratie binnenlucht [ug/m3]	TCL [ug/m3]
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie		
PCB180	3,34e-3	5,00e-1
PCB153	4,98e-3	5,00e-1
PCB101	5,06e-2	5,00e-1
PCB52	9,80e-3	5,00e-1
PCB118	1,15e-4	5,00e-1
PCB138	7,54e-4	5,00e-1

Uitgebreid overzicht blootstelling

Blootstellingsroute	Relatieve bijdrage [%]
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	
PCB101	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.05
Dermale opname buiten	1.03
Dermale opname tijdens baden	0.15
Ingestie grond	3.39
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.01
Inhalatie van binnenlucht	95.22
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van gronddeeltjes	0.04
Permeatie drinkwater	0.10
PCB118	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.87
Dermale opname tijdens baden	0.43
Ingestie grond	61.87
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.02
Inhalatie van binnenlucht	16.95
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	0.28
PCB138	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.97
Dermale opname tijdens baden	2.86
Ingestie grond	62.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.05
Inhalatie van binnenlucht	11.22
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	3.10
PCB153	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.54
Dermale opname buiten	11.35
Dermale opname tijdens baden	1.12
Ingestie grond	37.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.09
Inhalatie van binnenlucht	48.00
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.42
Permeatie drinkwater	1.28
PCB180	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.59
Dermale opname buiten	12.43
Dermale opname tijdens baden	0.54
Ingestie grond	40.75
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.08
Inhalatie van binnenlucht	44.10
Inhalatie van buitenlucht	0.00

Inhalatie van gronddeeltjes	0.45
Permeatie drinkwater	1.07
PCB52	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.03
Dermale opname buiten	0.53
Dermale opname tijdens baden	0.88
Ingestie grond	1.74
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.04
Inhalatie van binnenlucht	96.40
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van gronddeeltjes	0.02
Permeatie drinkwater	0.35

Humane risico's - invoergegevens

	C-totaal [mg/kg]			C-grondwater [ug/l]	
Stof	**Geheel**	**Bebouwd**	**Bebouwd**	**Onbebouwd**	**Onbebouwd**
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie					
PCB153	1,20				
PCB101	5,60e-1				
PCB52	5,50e-2				
PCB118	1,30e-1				
PCB138	1,30				
PCB180	9,60e-1				

Parameters

	Berekening		Diepte verontreiniging [m]	
Functie	**blootstelling lood:**	**OS [%]**	**t.o.v. kruipruimte**	**t.o.v. maaiveld**
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industr	Als kind	2,00	0,10	0,50

Ecologische risicobeoordeling - standaard

De verontreiniging bevindt zich geheel of ten dele in de bovenste meter van de onbedekte bodem en/of er is sprake van gewassen wortelend in verontreinigde bodem dieper dan één meter.

Ecologisch toetsniveau: **Relatief ongevoelig**

Contour	Ingevoerd [m2]	Criterium [m2]	Overschrijding
TD>25%	0	50000	Nee
TD>65%	0	5000	Nee

Risicobeoordeling verspreiding - standaard

Onderdeel	Uitkomst
Liggen er kwetsbare objecten binnen het bodemvolume dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour en/of zal dit binnen enkele jaren het geval zijn?	Nee
Is er een drijflaag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er een zaklaag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er sprake van een bodemvolume groter dan 6.000 m3 dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour in het grondwater?	Nee

Toelichting:

Er is geen sprake van grondwater verontreinigd in gehalten boven de interventiewaarden.

Berekening acute toxische druk stap 2 Sanscrit - bodemmonsters

Let op: gebruik in deze spreadsheet uitsluitend de functies kopiëren en plakken, NOOIT knippen en plakken

		Monster 1	Monster 2	Monster 3	Monster 4	Monster 5	Monster 6	Monster 7	Monster 8	Monster 9	Monster 10	Monster 11	Monster 12	Monster 13	Monster 14	Monster 15
	Resultaat msPAF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Naam monster (optioneel):	3-05-1	1-02-1	1-11-1	3-08-1	3-04-2	3-10-2	3-06-2	3-09-2	3-07-2	1-06-1	1-10-1	1-12-1	1-14-1	3-11-2	3-12-2
	Organisch stof [%]	1,1	0,5	1,8	2	0,7	2,6	0,9	0,5	0,6	0,7	0,9	1	1,6	0,9	0,9
	Lutum [%]	8	10	1	2,6	1	2,7	1,7	1	1	1,9	1	2,1	1	2,3	1
Middenniveau [mg/kg]	Stof	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]
	PCB's															
3,58E+02	PCB28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0001	0	0
4,06E+02	PCB52	0,0018	0,0027	0,012	0,055	0,012	0,0098	0,0031	0	0,0031	0,0033	0	0	0,0046	0,0024	0
4,98E+02	PCB101	0,037	0,029	0,13	0,56	0,11	0,12	0,056	0,0062	0,056	0,045	0,011	0,0092	0,045	0,035	0,011
1,11E+01	PCB118	0,0087	0,0067	0,035	0,13	0,027	0,028	0,015	0,0014	0,015	0,012	0,0029	0	0,016	0,0084	0,0023
4,91E+02	PCB138	0,099	0,064	0,3	1,3	0,22	0,29	0,14	0,022	0,14	0,1	0,049	0,035	0,1	0,086	0,038
3,03E+02	PCB153	0,11	0,07	0,32	1,2	0,23	0,28	0,14	0,028	0,14	0,13	0,051	0,034	0,1	0,092	0,042
5,38E+02	PCB180	0,079	0,054	0,27	0,96	0,16	0,21	0,1	0,023	0,1	0,11	0,042	0,029	0,082	0,073	0,035
1,36E+00	PCB 77															
3,24E+00	PCB 105															
2,98E-01	PCB 126															

bijlage 7:
Kwaliteitsborging

Kwaliteitsborging

Erkenningen Kwalibo

De veldwerkzaamheden worden uitgevoerd conform de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit. Hoofdstuk 2 van dit besluit beschrijft de kwaliteitsborging in het bodembeheer, ook wel bekend als Kwalibo. Het onderdeel Kwalibo geeft regels voor de uitvoering van werkzaamheden in de (water)bodemsector en stelt eisen aan de uitvoerders en de bodemintermediairs.

Bodemintermediairs mogen alleen onder Kwalibo werkzaamheden verrichten als zij daarvoor zijn erkend. Agentschap NL beheert de erkenningen. Een erkenning is een beschikking, afgegeven in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, waarin staat dat de bodemintermediair voldoet aan de gestelde voorwaarden. Bevoegd gezag mag alleen gegevens accepteren van een erkende intermediair.

De kwaliteitseisen zijn vastgelegd in beoordelingsrichtlijnen, protocollen en andere documenten. Daarin is beschreven hoe een bodemintermediair bepaalde werkzaamheden moet uitvoeren. Aveco de Bondt borgt dat de veldwerkzaamheden, monsterneming en/of milieukundige begeleiding worden uitgevoerd door of onder directe leiding van een erkend medewerker conform onze procescertificaten:

- Monsterneming voor partijkeuringen. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 1000 “Monsterneming voor partijkeuringen”.
- Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 2000 “Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek”.
- Milieukundige begeleiding van (water)bodemsaneringen en nazorg.
  Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 6000 “Milieukundige begeleiding en evaluatie van bodemsanering”.

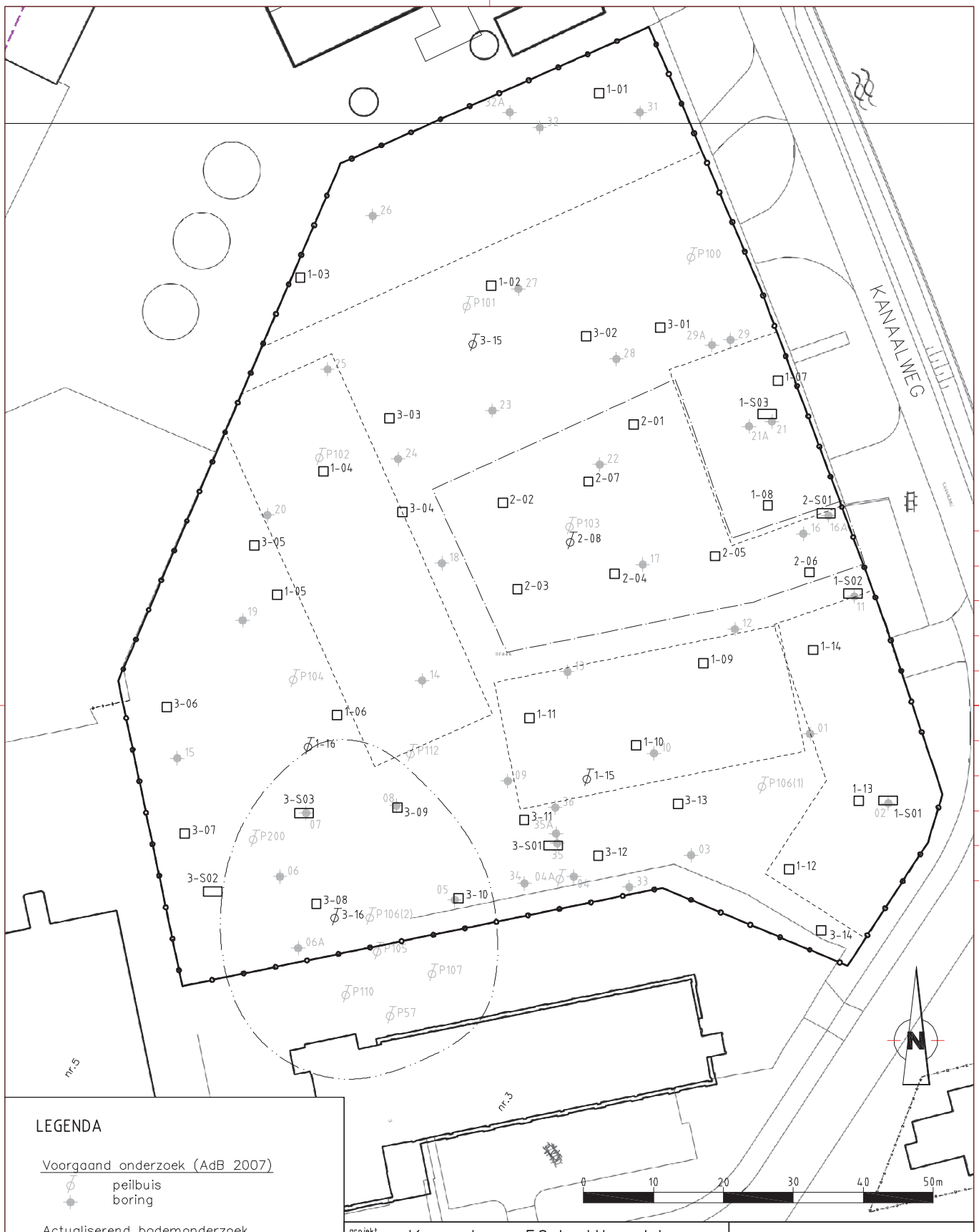
De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. Als postadres geldt postbus 202 te Rijssen. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd.

Functiescheiding (integriteit)

Bodemintermediairs moeten onafhankelijk zijn van hun opdrachtgevers om hun integriteit te borgen. Dit moet voorkomen dat eigenaren van bijvoorbeeld verontreinigde locaties of initiatiefnemers tot bijvoorbeeld een bodemsanering op een ongewenste wijze de bodemintermediairs beïnvloeden. De eis van verplichte functiescheiding betreft alleen de relatie opdrachtgever (indien eigenaar) versus bodemintermediair.

Functiescheiding is verplicht voor de onder de voornoemde procescertificaten uit te voeren zogeheten kritische functies. Conform de daartoe in het kwaliteitssysteem van Aveco de Bondt bv opgenomen procedure wordt bij iedere (potentiële) opdracht voor de uitvoering van één van deze kritische functies, gecontroleerd of van functiescheiding sprake is. In onze offertes en rapportages wordt het resultaat van deze toets weergegeven.

tekening 1:
Overzicht locatie met monsterpunten



LEGENDA

Voorgaand onderzoek (AdB 2007)
- peilbuis
- boring

Actualiserend bodemonderzoek
- peilbuis
- proefgat/boring
- proefsleuf

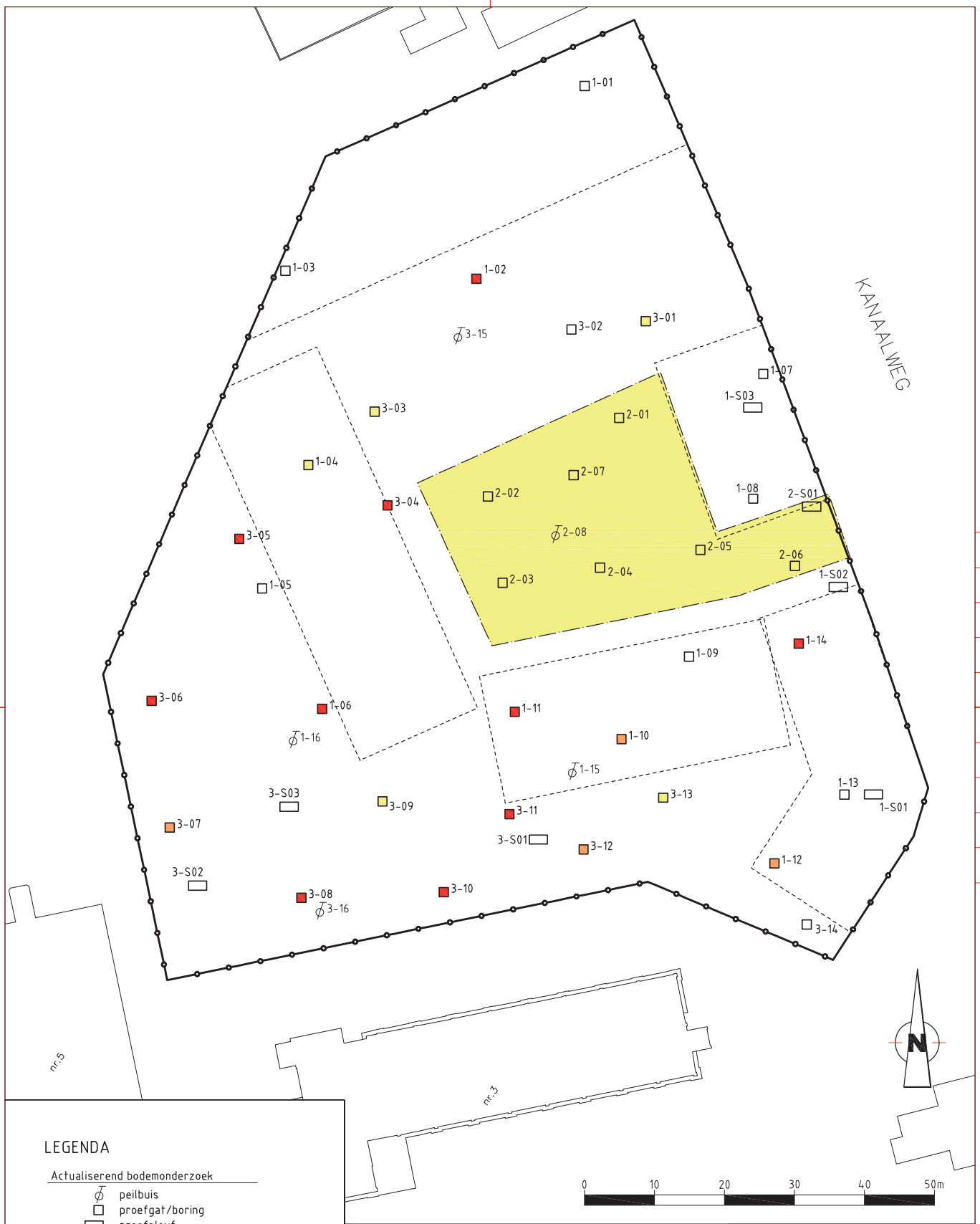
- onderzoekslocatie
- Onderdeel 1: Bouwprojecties
- Onderdeel 2: Haven
- verontreinigingscontour Koningin Wilhelminalaan 3

projekt	Kanaalweg 59 te Utrecht
onderdeel	Actualiserend bodemonderzoek - - -
werknummer	13102501

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf
Reggesingel 2
Postbus 202
7460 AE Rijssen
T +31 (0)548 51 52 00
F +31 (0)548 51 85 65
E rijssen@avecodebondt.nl

	getekend	gecontroleerd	gezien	blad	1 van 1	formaat	A3
naam	MMK	AVM	PVN	versie	01		
dat./par.	09-07-2013	09-07-2013	09-07-2013	bestandsnaam	13102501	schaal	1:500

tekening 2:
Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond



LEGENDA

Actualiserend bodemonderzoek

- peilbuis
- proefgat/boring
- proefsleuf

- onderzoekslocatie
- onderdeel 1: Bouwprojecties
- onderdeel 2: Haven

Overschrijding PCB in grond

- <AW
- >AW
- >T
- >I

>AW (MM2.1 en MM2.2)

projekt	Kanaalweg 59 te Utrecht
onderdeel	Actualiserend bodemonderzoek Verontreinigingssituatie som-PCB Bovengrond (0,0 - 0,5 m-mv) -
werknummer	13102501

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf
Reggesingel 2
Postbus 202
7460 AE Rijssen
T +31 (0)548 51 52 00
F +31 (0)548 51 85 65
E rijssen@avecodebondt.nl

	getekend	gecontroleerd	gezien	blad	1 van 1	formaat	A3
naam	MMK	AVM	PVN	versie	01		
dat./par.	01-10-2013	01-10-2013	01-10-2013	bestandsnaam	13102501_V2	schaal	1:500

Bijlage 9 Flora en fauna

Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres	Stationsweg 3
postbus	223
postcode	3970 AE Driebergen
telefoon	(0)343 52 31 00
telefax	(0)343 52 31 96
e-mail	info@avecodebondt.nl
internet	www.avecodebondt.nl

Kondor Wessels Projecten
Postbus 370
7460 AJ Rijssen ZJ Buren
De heer C. Duchateau

projectnaam	Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht
projectnummer	131546
projectleider	Maarten Debruyne
referentie	MDE/131546/001
opdrachtgever	Kondor Wessels Projecten
postadres	Postbus 370
	7460 AJ Rijssen
contactpersoon	De heer C. Duchateau
status	Definitief
versie	1.0
aantal pagina's	16
datum	16 juli 2013
auteur	Msc. Maarten Debruyne
paraaf	
gecontroleerd	Ing. Edwin Bouwmeester

1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel 3
1.3 Indeling van de rapportage 3
2 FLORA- EN FAUNAWET 4
3 HET PLANGEBIED 5
3.1 Ligging van het plangebied 5
3.2 Informatie locatiebezoek 5
3.3 Aanwezige elementen 5
3.4 Omschrijving van de ingreep 6
3.5 Beschermde gebieden 6
4 BESCHERMDE FLORA EN FAUNA 7
4.1 Onderzoeksmethoden 7
4.2 Resultaten 7
4.2.1 Vaatplanten 7
4.2.2 Broed- en watervogels 7
4.2.3 Grondgebonden zoogdieren 7
4.2.4 Overige soorten 8
4.2.5 Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving 8
4.2.6 Overige ongewervelde soorten 8
5 EFFECTEN 9
5.1 Vaatplanten 9
5.2 Vogels 9
5.3 Grondgebonden zoogdieren 9
5.3.1 Vleermuizen 10
5.4 Overige soorten 10
5.5 Gebiedenbescherming 10
5.6 Overige ongewervelde soorten 10
6 CONCLUSIE 11
7 BRONNENLIJST 13
7.1 Literatuurlijst 13
7.2 Websites 13
BIJLAGEN 14

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op verzoek van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.
De aanleiding van de uitgevoerde quickscan vormt het voornemen om op de locatie woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven) te realiseren. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt, deze quickscan is echter gedateerd en dient geactualiseerd te worden.

Volgens nationale en internationale regelgeving is het verplicht om, voordat de ingreep plaatsvindt onderzoek te doen naar het eventuele voorkomen van beschermde flora en fauna. Om dergelijk soortgericht veldonderzoek goed te kunnen plannen en uitvoeren is het noodzakelijk te weten welke flora en fauna (potentieel) voorkomen in het plangebied.
Naast het effect op beschermde soorten kan het nodig zijn om onderzoek te verrichten naar de eventuele negatieve effecten van de ingreep op de kwaliteit van beschermde gebieden in de omgeving.

1.2 Doel

Op basis van de Flora- en faunawet heeft de initiatiefnemer een onderzoeksplicht. Het doel van de quickscan flora en fauna is meerledig;

- onderzoek naar beschermde flora en fauna;
- vaststellen wat de effecten van het initiatief zijn op beschermde flora en fauna;
- indien als gevolg van het initiatief negatieve effecten op beschermde flora en fauna te verwachten zijn, dient te worden bepaald of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet benodigd is;
- vaststellen of er nader onderzoek naar flora en fauna plaats moet vinden;
- vaststellen of er nader onderzoek gedaan moet worden naar de effecten op beschermde gebieden;

1.3 Indeling van de rapportage

De quickscan flora en fauna bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 is de Flora- en faunawet omschreven. De relevante regelgeving vormt het beoordelingskader waarbinnen de effecten van de ruimtelijke ingreep op de mogelijk aanwezige te beschermen flora en fauna worden getoetst. Hoofdstuk 3 beschrijft het project en de ligging van het plangebied. Hoofdstuk 4 bestaat uit de onderzoeksmethode van het archief- en veldonderzoek met de resultaten. In hoofdstuk 5 worden de effecten beschreven. De conclusies zijn weergegeven in hoofdstuk 6.

2 FLORA- EN FAUNAWET

De Flora- en faunawet beoogt de bescherming van in het wild levende planten en dieren, alsmede hun directe leefomgeving. Dit gebeurt onder meer door middel van:

- een algemene zorgplicht;
- enkele verbodsbepalingen.

Algemene zorgplicht

De Flora- en faunawet gaat uit van de 'algemene zorgplicht' (artikel 2). Deze zorgplicht bestaat uit bewust omgaan met soorten en een onderzoeksplicht.

Verbodsbepalingen

Op grond van de Flora- en faunawet (artikelen 8 tot en met 12)[1] is het verboden planten behorende tot een beschermde inheemse plantensoort te beschadigen. Beschermde inheemse dieren mogen niet worden gedood, verstoord, verwond, gevangen en bemachtigd.

Op 23 februari 2005 is het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet in werking getreden. De beschermde flora en fauna zijn onderverdeeld in drie tabellen overeenkomstig de brochure "Buiten aan het werk" van het toenmalige ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (nu Economische zaken, Landbouw en Innovatie of EL&I). Tabel 1 soorten zijn vrijgesteld bij ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer. Tabel 2 soorten zijn niet zondermeer vrijgesteld en tabel 3 soorten zoals rugstreeppad, is een uitgebreide toets nodig als overtreding van artikel 8 tot en met 12 niet kan worden voorkomen.

Vogels

Vogelsoorten zijn niet in de tabellen opgenomen. Alle broedvogels in Nederland zijn beschermd. De nesten en de directe omgeving zijn tijdens het broedseizoen beschermd. Nesten van sommige vogelsoorten zijn jaarrond, dus ook buiten het broedseizoen, beschermd.

- [1]Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
- Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
- Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
- Artikel 11. Het is verboden nesten, holen of andere voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
- Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

3 HET PLANGEBIED

3.1 Ligging van het plangebied

De onderzoekslocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De XY-coördinaten van de onderzoekslocatie, waarvan de topografische ligging is aangegeven in bijlage 1, zijn: X = 135,85 en Y = 454,40. In bijlage 2 is een kadastrale kaart opgenomen met de grenzen van de onderzoekslocatie.
Het onderzochte perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, nummers 832 en 834 en heeft een totale oppervlakte van circa 1,1 hectare. De onderzoekslocatie ligt op een bedrijventerrein. Noordoostelijk bevinden zich de Kanaalweg en het Merwedekanaal. Ten zuiden van de locatie bevindt zich een kantoorgebouw en ten noorden en noordwesten een voormalig defensie terrein en een hulpwarmtecentrale. Voorheen was de locatie in gebruik als een verf- en lakfabriek en voor de inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval. Nadien zijn de gebouwen gesloopt en is het terrein in gebruik geweest door zogenaamde ‘stadsnomaden’. Momenteel is de locatie braakliggend.

3.2 Informatie locatiebezoek

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013.
Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen.
Tijdens het locatiebezoek zijn enkele foto’s gemaakt. Deze foto’s zijn opgenomen in bijlage 1.
Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend.
De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.
Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn.
Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.
In 2008 is door Aveco de Bondt een bomenplan opgesteld (Boombehandelingsplan Kanaalweg – Utrecht). Er zullen verschillende bomen gekapt moeten worden t.b.v. de werkzaamheden.
Tijdens het locatie bezoek zijn meer bomen aangetroffen die vergunningsplichtig kunnen zijn dan staan aangegeven in het bomenplan uit 2008. Om hier een duidelijk beeld van te krijgen dient een update van het bomen plan te worden uitgevoerd.

3.3 Aanwezige elementen

Binnen het plangebied zijn de volgende elementen aanwezig:

- Bomen
- Struiken

3.4 Omschrijving van de ingreep

De initiatiefnemer is voornemens om in het plangebied volgende werkzaamheden uit te voeren:

- Klepelen;
- Kappen bomen (afhankelijk van het inrichtingsplan wordt de hoeveelheid te kappen bomen nader bepaald);
- Nieuwbouw.

De Flora- en faunawet hanteert een aantal belangen waaronder een ingreep kan vallen.

Onderhavige ingreep valt onder het volgende belang:

j. de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

3.5 Beschermde gebieden

Binnen een straal van 2 kilometer rondom de onderzoekslocatie liggen geen speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet.

4 BESCHERMDE FLORA EN FAUNA

4.1 Onderzoeksmethoden

Op grond van de aanwezige ecotopen is naar aanleiding van het veldbezoek een inschatting gemaakt van de beschermde flora en fauna die mogelijk in het plangebied voorkomen. Omdat onderhavige activiteit in de categorie ruimtelijke ordening valt, wordt in dit hoofdstuk van soorten uit Tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet een beoordeling gemaakt. Voor soorten uit Tabel 1 geldt een algehele vrijstelling, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de zorgplicht.

4.2 Resultaten

4.2.1 Vaatplanten

Tijdens het locatiebezoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet.

In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat er mogelijk Hondskruid en Wilde marjolein (beide tabel 2) in de berm langs het Merwedekanaal kan voorkomen. Deze soorten zijn niet aangetroffen tijdens het locatiebezoek.

4.2.2 Broed- en watervogels

Op de locatie zijn enkele vogelsoorten aangetroffen, zoals de Merel, Kraai en Houtduif. Jaarrond beschermde nesten zijn niet waargenomen tijdens het veldbezoek. In de bomen zijn ook geen sporen van broedende vogels waargenomen.
Maatregelen zijn aan de orde als tijdens ruimtelijke ingrepen vogels aanwezig zijn op de locatie. Met de voorgenomen ingrepen kunnen namelijk de artikelen 10 (opzettelijk verontrusten) en 11 (verstoren van vaste rust- en verblijfsplaatsen) van de Flora- en faunawet overtreden worden. Op grond van artikel 75 een kan alleen voor artikel 10 ontheffing worden verkregen, waarbij de aanvraag wordt onderworpen aan een uitgebreide toets. Voor het verstoren of verontrusten van broedende vogels (artikel 11) kan geen ontheffing verleend worden. Werkzaamheden moeten daarom altijd buiten het broedseizoen (half maart tot half juli) worden uitgevoerd.

4.2.3 Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn geen vleermuizen aangetroffen. Het voorkomen van vleermuizen op de projectlocatie kan echter niet worden uitgesloten. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun

Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat de meervleermuis en de watervleermuis het Merwedekanaal mogelijk gebruikt als foerageergebied. De bomenrij langs het kanaal kan ook mogelijk gebruikt worden door vleermuizen voor navigatie of voor foerageermogelijkheid. In de bomen zijn geen holen of spleten waargenomen die geschikt zijn als verblijfplaats voor de vleermuis.
Tijdens het locatiebezoek zijn enkele Konijnen aangetroffen. Kenmerken of sporen van overige zoogdierensoorten zijn niet waargenomen.

4.2.4 Overige soorten

Door de aanwezigheid van oppervlaktewater (Merwedekanaal) kan sprake zijn van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen. Het voorkomen van beschermde soorten uit deze soortgroepen is tijdens het locatiebezoek niet geverifieerd. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun a Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt rivierdonderpad als een mogelijke soort in het Merwedekanaal aangeduid.

Sporen of kenmerken van overige beschermde of rode-lijstsoorten uit de overige soortgroepen van tabel 1 zijn niet waargenomen en worden niet verwacht op de locatie. Maatregelen ten aanzien van overige soorten worden derhalve niet nodig geacht.

4.2.5 Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving

Onderhavige onderzoekslocatie is niet aangewezen als een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Ook bevinden zich binnen een straal van 2 kilometer geen beschermde natuurgebieden.

4.2.6 Overige ongewervelde soorten

Beschermde insecten, slakken en weekdieren worden gezien het biotoop niet verwacht.

5 EFFECTEN

Op grond van de resultaten van het veldbezoek en het literatuuronderzoek en de te verwachten effecten van de ingreep is een toetsing aan de Flora- en faunawet uitgevoerd. Uit deze toetsing volgt welke negatieve effecten verwacht kunnen worden en welke soorten daarbij betrokken zijn. Ook geeft de toetsing aan of aanvullend onderzoek dan wel een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is vereist. Voorts is onderzocht of negatieve effecten op beschermde gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten of dat hier nog aanvullend onderzoek voor nodig is.

5.1 Vaatplanten

Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Voor de eventuele verwijdering van op de locatie aanwezige bomen is een kapvergunning benodigd. In de kapvergunning kunnen compenserende maatregelen zijn opgenomen zoals bijvoorbeeld de herplant van bomen elders op de locatie.

Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

5.2 Vogels

Werkzaamheden die uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen kunnen leiden tot verstoring van broedgevallen van algemene vogelsoorten uit met name het stedelijk gebied. Omdat alle vogels tijdens het broeden beschermd zijn, kunnen werkzaamheden tijdens het broedseizoen leiden tot een overtreding van de Flora- en faunawet.
Hoewel momenteel geen nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van (jaarrond beschermde) nesten. Deze kans is echter bijzonder klein aangezien bijna alle vogels in deze tijd van het jaar de bouw van hun nest reeds hebben afgerond. De bomen die gekapt moeten worden kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Hoewel de kans klein is, kan dan wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

5.3 Grondgebonden zoogdieren

Omdat beschermde zoogdieren kunnen worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten. Het Konijn betreft geen

beschermde soort. Ten aanzien van de bovengenoemde zoogdieren zijn derhalve geen maatregelen nodig in verband met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Er geldt wel te allen tijde een algemene zorgplicht.

5.3.1 Vleermuizen

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.
Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.
Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden.
Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

5.4 Overige soorten

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.
Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

5.5 Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.
Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

5.6 Overige ongewervelde soorten

Omdat de aanwezigheid van overige strikter beschermde ongewervelde soorten kan worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten.

6 CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een jachthaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen derhalve nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

Vaatplanten
Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

Vogelsoorten
Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

Zoogdieren
Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen.
Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.
Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.
Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.
Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden.
Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

Overige soorten
Ten behoeve van de aanleg van de jachthaven zal een doorbraak in het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen.
Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.
Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

Gebiedenbescherming
Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.
Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

Planning en voortgang
De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe. De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten.
Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kan s op vertraging geminimaliseerd.
Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

7 BRONNENLIJST

7.1 Literatuurlijst

Bureau Waardenburg. Beschermde flora en fauna Utrecht, 2010.
Aveco de Bondt. Quickscan flora en fauna Kanaalweg 59 te Utrecht, 2006.

7.2 Websites

www.quickscanhulp.nl
www.ravon.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/elenil
www.soortenbank.nl
www.sovon.nl
www.telmee.nl
www.vlinderstichting.nl
www.waarneming.nl
www.zoogdiervereniging.nl
www.google.nl
www.synbiosis.alterra.nl

- Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen (2011). "Soortenstandaard rugstreeppad"
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2005)."Buiten aan het werk? Houd tijdig rekening met beschermde dieren en planten!"
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2009). "Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen

BIJLAGEN

Bijlage 1. Foto's locatiebezoek



Foto 1: Sporen van een Konijn.



Foto 2: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

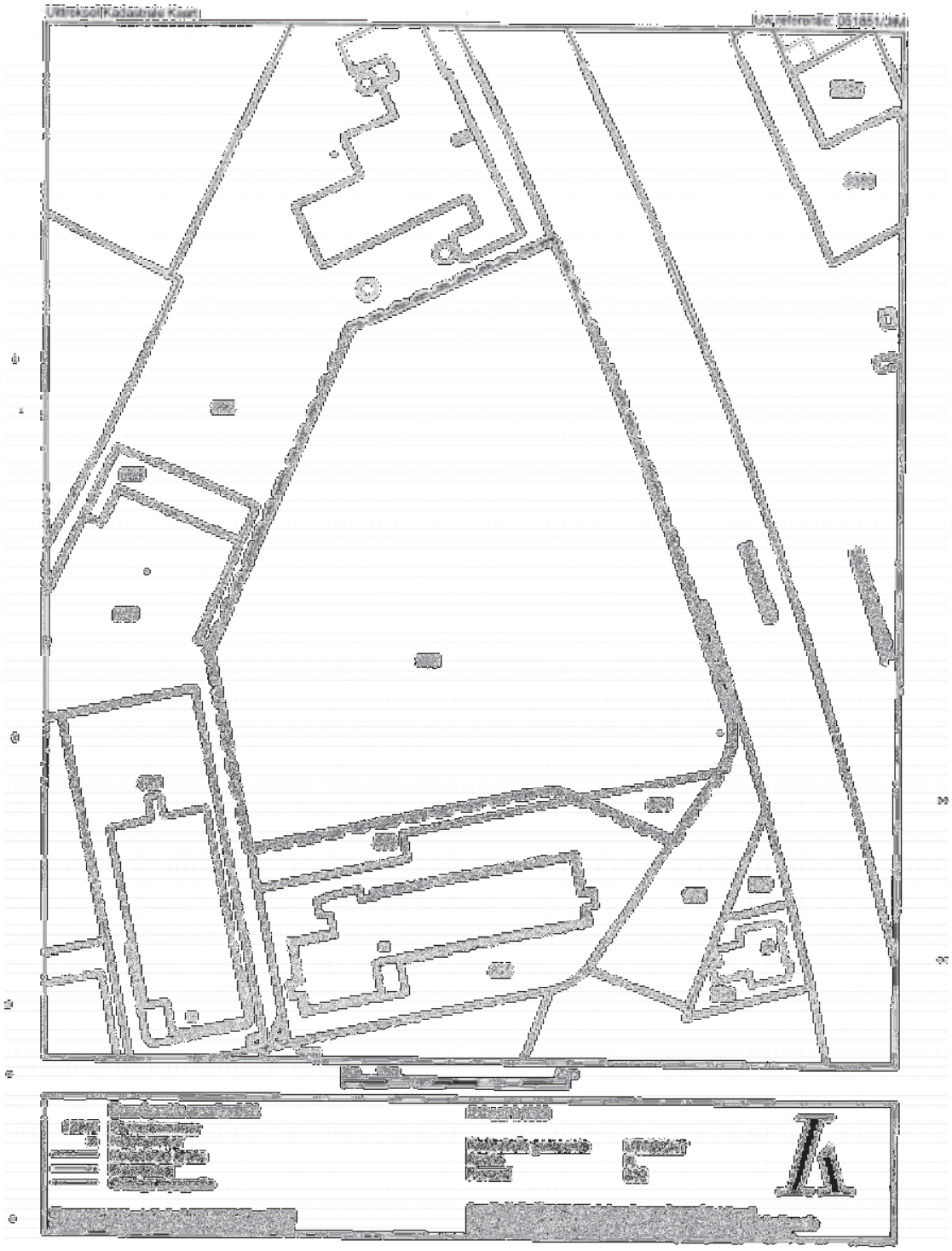


Foto 3: De dichte begroeiingen met bomen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.



Foto 4: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

Bijlage 1. Kadastrale kaart met grenzen onderzoekslocatie.



Bijlage 10 Bomeninventarisatie

Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

Ter attentie van	Cyrille Duchateau
Datum	26 juli 2013
Projectnummer	131483
Onderwerp	Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

Aanleiding

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie dienen geïnventariseerd te worden om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en kapvergunning plichtig zijn. Ten behoeve van de geplande werkzaamheden, de realisatie van woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven), dienen verschillende bomen gekapt te worden. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt en in 2007 is door Aveco de Bondt een bomeninventarisatie uitgevoerd. Beide rapportages zijn echter gedateerd en dienen geactualiseerd te worden. De quickscan is op 16 juli 2013 opnieuw uitgevoerd en hier heeft u reeds een rapportage van ontvangen.

In de rapportage, Boombehandelingsplan Kanaalweg – Utrecht uit 2008, is de bomeninventarisatie samengevoegd met een voorstel voor het inrichten van het openbaar gebied als onderdeel van het onderhavig plan. In het boombehandelingsplan is tevens aangegeven welke bomen in de toekomstige situatie worden behouden en zich ter plaatse van het plangebied zullen bevinden. Deze situatie is ondertussen gewijzigd.

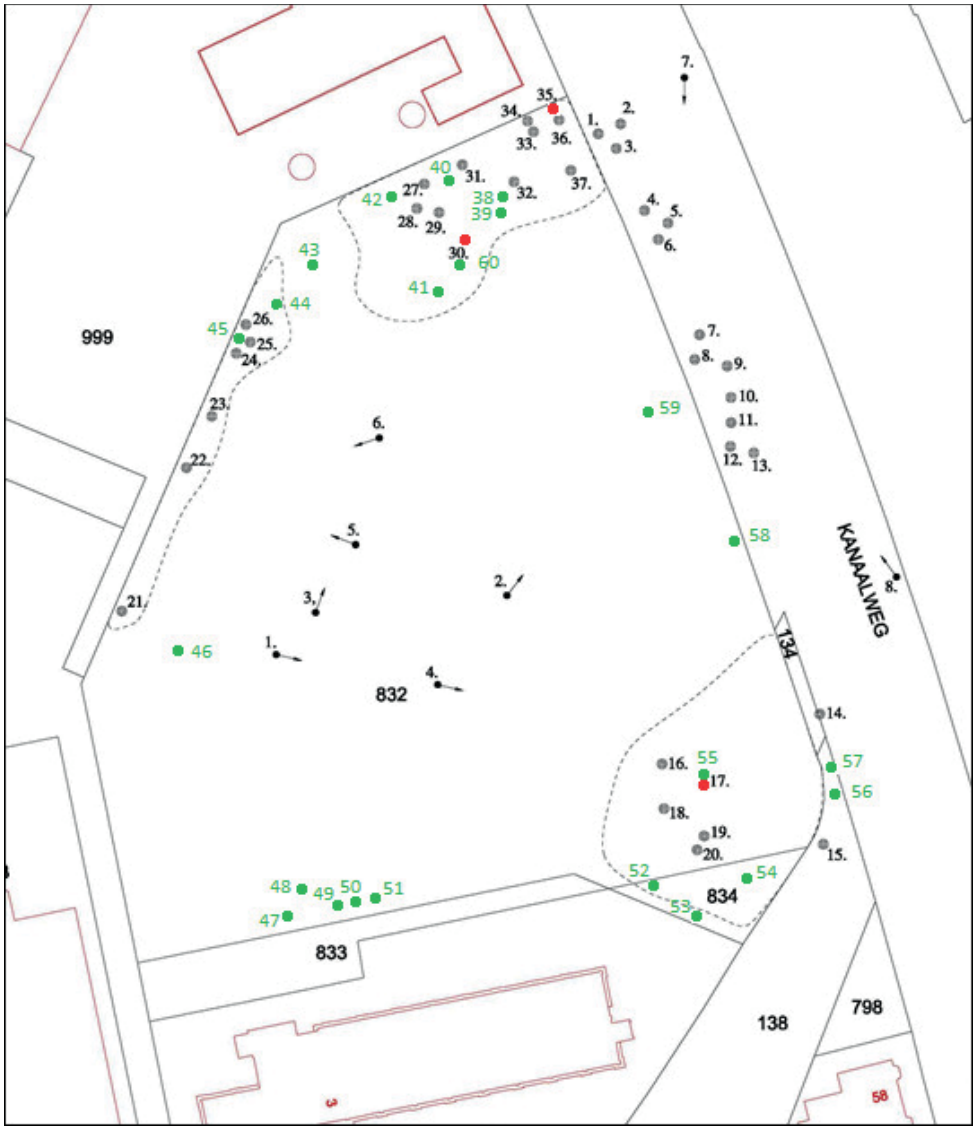
In de bomeninventarisatie zijn alleen bomen met een diameter >15 cm geïnventariseerd en overige begroeiingen met een diameter <15 cm zijn beschouwd als natuurlijke opslag. Daarom kunnen bomen die destijds niet zijn meegenomen in de inventarisatie ondertussen zijn gegroeid tot een vergunningsplichtige omvang. Derhalve wordt nu een nieuwe inventarisatie gemaakt aan de hand van de beschikbare gegevens uit 2008.

Kapverordening

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

Bomeninventarisatie

Op donderdag 25 juli 2013 is een bomeninventarisatie uitgevoerd door Aveco de Bondt op de planlocatie. Hieronder is de tekening opgenomen uit het boombehandelingsplan uit 2008 met daarop ingetekend de locatie van de bomen in het plangebied uit 2008. In de lijst op de volgende pagina staan de betreffende bomen omschreven, corresponderend met het nummer op de kaart. Op de kaart is in rood en groen aangegeven hoe de situatie uit 2008 eventueel is gewijzigd.



Figuur 1. Bomeninventarisatie uit 2008 aangevuld met nieuwe bomennummers. (groen betreft nieuwe bomen, rood betreft bomen die niet meer zijn aangetroffen).

Nummer	Soort	Wetenschappelijke naam
1	Gewone es	Fraxinus excelsior
2	Gewone es	Fraxinus excelsior
3	Gewone es	Fraxinus excelsior
4	Canadese populier	Populus x canadensis
5	Canadese populier	Populus x canadensis
6	Canadese populier	Populus x canadensis
7	Canadese populier	Populus x canadensis
8	Canadese populier	Populus x canadensis
9	Canadese populier	Populus x canadensis
10	Canadese populier	Populus x canadensis
11	Canadese populier	Populus x canadensis
12	Canadese populier	Populus x canadensis
13	Canadese populier	Populus x canadensis
14	Canadese populier	Populus x canadensis
15	Gewone es	Fraxinus excelsior
16	Wilg	Salix
17	Wilg	Salix
18	Wilg	Salix
19	Wilg	Salix
20	Wilg	Salix
21	Acacia	Robinia pseudoacacia
22	Canadese populier	Populus x canadensis
23	Canadese populier	Populus x canadensis
24	Canadese populier	Populus x canadensis
25	Canadese populier	Populus x canadensis
26	Canadese populier	Populus x canadensis
27	Canadese populier	Populus x canadensis
28	Wilg	Salix
29	Wilg	Salix
30	Wilg	Salix
31	Canadese populier	Populus x canadensis
32	Wilg	Salix
33	Canadese populier	Populus x canadensis
34	Canadese populier	Populus x canadensis
35	Canadese populier	Populus x canadensis
36	Canadese populier	Populus x canadensis
37	Canadese populier	Populus x canadensis
38	Canadese populier	Populus x canadensis
39	Canadese populier	Populus x canadensis
40	Acacia	Robinia pseudoacacia
41	Wilg	Salix
42	Canadese populier	Populus x canadensis
43	Wilg	Salix
44	Canadese populier	Populus x canadensis
45	Canadese populier	Populus x canadensis
46	Wilg	Salix
47	Wilg	Salix
48	Canadese populier	Populus x canadensis
49	Wilg	Salix
50	Wilg	Salix
51	Wilg	Salix
52	Populier	populus spec
53	Wilg	Salix
54	Populier	populus spec
55	Canadese populier	Populus x canadensis
56	Gewone es	Fraxinus excelsior
57	Gewone es	Fraxinus excelsior
58	Canadese populier	Populus x canadensis
59	Canadese populier	Populus x canadensis
60	Wilg	Salix

Tabel 1. Bomenlijst met corresponderende nummers uit figuur 1.

Conclusie

De situatie uit 2008 is gewijzigd. Er zijn meer bomen aangetroffen waarvoor een vergunning aangevraagd dient te worden volgens de gemeentelijke kapverordening indien deze worden gekapt. Het betreft dezelfde soorten bomen als die er al staan. De natuurlijke opslag op het terrein is niet vergunningsplichtig en kan zonder probleem verwijderd worden.

Bijlage 11 Waterparagraaf

Rapport

Waterparagraaf
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon +31 (0) 548 51 52 00
telefax + 31 (0) 548 51 85 65
e-mail rijssen@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Waterparagraaf Kanaalweg 59 te Utrecht
projectnummer 13.1025
kenmerk JHS/131025

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten
postadres Postbus 370
7460 AJ Rijssen
contactpersoon de heer C. Duchateau

status Definitief
versie 02

datum 16 juni 2014

auteur J.W. Hendriks

paraaf 

gecontroleerd B.J.M. Beernink

SAMENVATTING

Achtergrond

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

Het plangebied waar onderhavige watertoets voor is uitgevoerd bevindt zich in de bebouwde kom van Utrecht. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569 en heeft een totale oppervlakte van circa 1 ha. Het maaiveld bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m.

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De grondwaterstand bevindt zich op een diepte van circa 1,9 m minus maaiveld.

Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak (3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd.

Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 4

2 LOCATIEGEGEVENS 5
2.1 Begrenzing plangebied 5
2.2 Vroeger grondgebruik 5
2.3 Toekomstig grondgebruik 5
2.4 Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging 6
2.5 Beschrijving bestaande rioolsysteem 6
2.6 Beschrijving watersysteem 6
2.6.1 Oppervlaktewater 6
2.6.2 Waterveiligheid 7
2.6.3 Huidige waterpeilen oppervlaktewater 7
2.6.4 Situatie water aan- en afvoer 8
2.6.5 Geohydrologie 8
2.6.6 Grondwater 9
2.7 Bodemkwaliteit 9

3 BELEID 10
3.1 Rijksbeleid 10
3.2 Provincie 10
3.3 Gemeente 11
3.4 Hoogheemraadschap 11
3.5 Rijkswaterstaat 12

4 WATERAFVOER 13
4.1 Afkoppelen 13
4.1.1 Voorwaarden afkoppelen hemelwater 14
4.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie 14
4.2.1 Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering 14
4.3 Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties 15
4.4 Gewenste drooglegging 15
4.5 Watervergunning 16

5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN 18

Bijlagen

Bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie

Tekeningen

Tekening 1: Toekomstige situatie plangebied

1 INLEIDING

In opdracht van Konder Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een waterparagraaf opgesteld ten behoeve van een herontwikkelingslocatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

Het doel van de Watertoets is ervoor zorg te dragen dat wateraspecten goed belicht en expliciet betrokken worden in de besluitvorming van de ruimtelijke plannen met betrekking tot onderhavig plangebied.

Ten behoeve van de watertoets wordt in een waterparagraaf inzicht verkregen in de (geo)hydrologie van het plangebied en de samenhang met de omgeving.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

2 LOCATIEGEGEVENS

2.1 Begrenzing plangebied

Voor de formulering van de basisgegevens is o.a. gebruik gemaakt van de topografische kaart, schaal 1:25.000. De volgende locatiespecifieke gegevens zijn geformuleerd:

- De locatie ligt aan Kanaalweg 59, westelijk van het Merwede kanaal binnen de bebouwde kom van Utrecht.
- Het terrein heeft een totale oppervlakte van 10.299 m^2;
- Het perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569;
- De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP +1,9 m;
- De XY-coördinaten van het centrum van de locatie zijn: X = 135,850 en Y = 454,450.

De locatie wordt van het Merwedekanaal gescheiden door de Kanaalweg. De topografische ligging is aangegeven in Bijlage 1.

De percelen ten noorden, oosten en ten zuiden van de onderzoekslocatie zijn in gebruik door respectievelijk een warmtehulpcentrale van de UNA en diverse kantoorgebouwen. Aan de overzijde van het Merwedekanaal wordt de woonwijk Dichterswijk West ontwikkeld.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar Tekening 1.

2.2 Vroeger grondgebruik

Het terrein is in 1950 in gebruik genomen als bedrijfsterrein. Het plangebied betreft in de huidige vorm een braakliggend bedrijfsterrein van de voormalige Verf- en lakfabriek Chemietex. Tevens is het terrein in gebruik geweest door de Van Vliet Groep voor de inzameling, opslag en verwerking van (klein) chemisch afval. Het huidige gebruik en bedrijfsbestemming van het perceel zullen in de nabije toekomst worden gewijzigd in een woonbestemming. Temidden van de bebouwing zal tevens een haven worden gerealiseerd voor pleziervaartuigen (zie voor de toekomstige situatie van het plangebied Tekening 1).

2.3 Toekomstig grondgebruik

Als voorkeursmodel voor de inrichting van het plangebied is gekozen voor wonen aan een binnenhaven. Appartementen zijn in een U-vorm rond een te graven binnenhaven gesitueerd. De binnenhaven krijgt een koppeling met het Merwedekanaal.

Het totaal bebouwd oppervlak bedraagt circa 3.750 m^2. Het oppervlak van de haven wordt geschat op circa 1.250 m^2. Het resterende oppervlak van circa 4.250 m^2 aan de voorzijde van de bebouwing zal worden ingericht als plein, straat, stoep, parkeerterrein en groenstrook.

2.4 Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging

Uit boorprofielen verkregen met het actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, rapportnummer 04.06.004.BR.12.OKL, AMOS Milieutechniek b.v., d.d. 13 oktober 2004 blijkt het volgende:
De maximale boordiepte bedroeg 3 m. Binnen deze 3 m zijn afwisselend klei en zandlagen aangetroffen van verschillende dikte, op verschillende dieptes. De bodemopbouw is derhalve heterogeen. De zandlagen lopen in samenstelling uiteen van uiterst fijn tot uiterst grof.

2.5 Beschrijving bestaande rioolsysteem

Uit gegevens van de gemeente Utrecht, afdeling DSB (tel 030 – 286 43 76) blijkt dat diagonaal over het terrein een riolering loopt (diameter 300 – 450), aangelegd in 1958. Dit riool zal voorafgaand aan de nieuwbouw, ten tijde van het bouwrijpmaken, moeten worden verwijderd en afgedopt.

Ter plaatse van de Kanaalweg loopt een vuilwateriool. Er is geen hemelwaterriool aanwezig. Het riool heeft een diameter van 500-750 en dateert eveneens uit 1958. Om de toegang tot het haventje te kunnen opengraven, dient het riool verwijderd te worden. Het verleggen van het riool heeft de voorkeur boven de aanleg van een sifonconstructie, de bovenstroomse aanvoer is namelijk zeer beperkt en een sifon is ten aanzien van beheer en onderhoud niet wenselijk.

In een op te stellen rioleringsplan zal mede een oplossing gevonden moeten worden voor het bestaande riool onder de Kanaalweg.

2.6 Beschrijving watersysteem

2.6.1 Oppervlaktewater

Het Merwedekanaal, gelegen aan de oostzijde van de onderzoekslocatie, is een kanaal in de Nederlandse provincies Utrecht en Zuid-Holland. Het verbindt het Amsterdam-Rijnkanaal in de stad Utrecht met de Boven-Merwede ten zuiden van Gorinchem. Van noord naar zuid loopt het kanaal door of langs de plaatsen Utrecht, Nieuwegein, Vianen, Meerkerk en Gorinchem. Tussen Nieuwegein en Utrecht wordt het Merwedekanaal gekruist door het Amsterdam-Rijnkanaal en tussen Nieuwegein en Vianen door de rivier de Lek.

Oorspronkelijk liep het Merwedekanaal van Amsterdam naar Gorinchem. Het kanaal was in feite grotendeels een verbreding en verdieping van de uit 1825 stammende Keulse Vaart. Het besluit over het aanleggen van het Merwedekanaal werd genomen in 1881. In 1892 werd het nieuwe kanaal officieel in gebruik genomen.Omdat het Merwedekanaal niet meer aan de eisen van toendertijd voldeed, werd het langere, bredere en diepere Amsterdam-Rijnkanaal geprojecteerd. Het traject Amsterdam-Utrecht werd in 1952 onderdeel van dit nieuwe kanaal. Beheer en onderhoud van het Merwedekanaal is in handen van Rijkswaterstaat.

2.6.2 Waterveiligheid

Het Merwedekanaal was in het verleden aangewezen als waterkering (type 'overige waterkering'). Het Algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap heeft op 2 oktober 2013 besloten een aantal overige waterkeringen, waaronder het Merwedekanaal, te laten vervallen. Concreet betekent dit dat het waterschap voor dit onderdeel (werkzaamheden in de waterstaatswerkzone) geen eisen stelt aan het ontwerp en dat de initiatiefnemer voor het plan geen watervergunning hoeft aan te vragen.

Toch wordt door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden geadviseerd, gezien het thema waterveiligheid, om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht):*

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*
- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*
- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

2.6.3 Huidige waterpeilen oppervlaktewater

Het streefpeil op het Merwedekanaal bedraagt 0,58 m +NAP (vastpeil). Er moet worden uitgegaan van een maximaal waterpeil van ongeveer 0,95 m +NAP. Onderstaand is een overzichtskaart opgenomen van de verschillende peilgebieden.



Afb 1. Overzichtskaart peilgebieden.

2.6.4 Situatie water aan- en afvoer

Een teveel aan oppervlaktewater verlaat het gebied:

- via verdamping;
- via de Kromme Rijn naar de stad Utrecht en vandaar naar de Vecht of via de Vaartse Rijn en onder het Amsterdam-Rijnkanaal door het Merwedekanaal in, via de Doorslag de Hollandse IJssel in naar zee;
- via het Amsterdam-Rijnkanaal.

2.6.5 Geohydrologie

De regionale geohydrologische gegevens zijn ontleend aan de Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad 31 oost, 32 west, 38 oost 39 west DGV/TNO 1987.

Het maaiveld ligt op circa 1,9 m+NAP.

De geohydrologische opbouw is schematisch weergegeven in tabel 1. Bij de beschrijving van de geohydrologische opbouw is o.a. uitgegaan van boring 31H172 van 369 m diep. Boring 31H172 ligt op 1 km ten noordoosten van de onderzoekslocatie. De kans bestaat dat de oorspronkelijk deklaag verwijderd is bij het bouwrijp maken van de locatie. Direct onder de deklaag bevindt zich het eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m. Onder de tweede scheidende laag komt een dik pakket voor van afwisselend klei- en zandlagen. Deze reeks opeenvolgende scheidende en watervoerende pakketten zijn allen aangetoond in boring 31H172.

tabel 1: Geohydrologische opbouw

Pakket	**Formatie**	**Diepte [m-mv]**	**Samenstelling**	**kD-waarde [m^2/dag]**
Deklaag	Westland	0 – 2	Klei, veen en lemig zand	-
1e Watervoerende pakket	Twente, Drente, Urk, Sterksel	2 - 50	Fijn zand en grof, grindhoudend zand	Ca. 2.500
1e Scheidende laag	Kedichem	50 – 75	Klei, leem en slibhoudende zand	-
2e Watervoerende pakket	Harderwijk	75 - 105	Overwegend grof zand	Ca. 2.000
2e Scheidende laag	Tegelen	105 – 110	Klei	-
3e Watervoerend pakket	Tegelen, Maassluis	110 - ?	Grove zanden en matig grove tot fijne zanden	
3e Scheidende laag	Tegelen, Maassluis	?	Klei	

2.6.6 Grondwater

Ten tijde van de monitoringsrondes is het grondwater aangetroffen op een diepte variërend van 0,95 tot 2,1 m-mv, als gevolg van een geaccidenteerd maaiveld.

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket. De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren. Het doel van het meetnet is om informatie over de stijghoogten en stromingsrichting van het grondwater te verkrijgen.

De gemiddelde, langjarige karakteristieke grondwaterstanden van het 1 watervoerende pakket zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10-2012). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden en seizoensvariatie verondersteld: droge periode (GLG) = NAP +0.10 m, natte periode (GHG) = NAP +0.45 m en gemiddeld (GGG) = NAP +0.25 m. De grondwaterstroming is westelijk gericht.

Er zijn geen grote grondwateronttrekkingen bekend in de omgeving van het plangebied die van invloed kunnen zijn op de lokale grondwaterstroming. Er zijn geen aanwijzingen voor het optreden van kwel.

2.7 Bodemkwaliteit

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van twee verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater was eveneens op deze twee plaatsen verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. Inmiddels zijn saneringswerkzaamheden uitgevoerd waarvan de resultaten beschreven zijn in het evaluatierapport met kenmerk: “Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 96844, d.d. 4 maart 1999, Chemielinco”. In deze evaluatie is geconcludeerd dat voor de sanering van zowel de vaste bodem als het grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862. Voorwaarde hierbij vormde het uitvoeren van een actualiserend grondwateronderzoek, waarvan de resultaten beschreven zijn in het rapport: “Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004, Amos Milieutechniek B.V.”. Daarnaast diende een nazorgplan voor het grondwater opgesteld te worden. Ook dit monitoringsplan is door de gemeente Utrecht goedgekeurd per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

Eind 2004 en in 2005 is het grondwater aanvullend onderzocht in diverse monitoringsrondes. Uit de resultaten blijkt dat de concentratie aan minerale olie in het grondwater ter plaatse van peilbuis 105 (zuidwestelijke hoek van het terrein) de interventiewaarde overschrijdt voor minerale olie. In de peilbuizen 106 en 200 zijn licht verhoogde concentraties aan xylenen gemeten. Het betreft waarden gemeten op circa 3 m-mv.

3 BELEID

3.1 Rijksbeleid

In de Vierde nota waterhuishouding worden onder andere de volgende aandachtspunten genoemd met betrekking tot stedelijk water:

- Duurzaam bouwen een plaats geven in de waterketen;
- Geen toepassing van uitlogende materialen;
- Terugdringen van overstorten;
- Streven naar afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel mogelijk infiltreren van hemelwater in de bodem;
- Voldoende berging in het oppervlaktewater;
- Uitvoeren van een watertoets als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure;
- Bij locatiekeuzen dient rekening te worden gehouden met het watersysteem;
- In geval van lichte verontreiniging wordt bij voorkeur afgevoerd via een bodempassage om vuil tegen te houden;
- Geen chemische bestrijdingsmiddelen gebruiken.

3.2 Provincie

In het algemeen geldt voor alle initiatieven waarbij in stedelijke gebied ondergronds gebouwd wordt het volgende advies:

Eisen/voorwaarden die gesteld worden bij de aanleg van ondergrondse kelders in stedelijk gebied:

- Indien voor de aanleg van de kelder een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand nodig is, zijn deze werkzaamheden meldingplichtig of vergunningplichtig. Hierover dient vooraf contact opgenomen te worden met de sector Vergunningen en Handhaving – Branchegericht van de provincie Utrecht (030 – 258 38 77). Bij bemaling dient overigens altijd rekening gehouden te worden met eventuele risico's op zettingen en funderingsschade. Dit is met name relevant in gebieden waar veen- en kleilagen voorkomen.

- De kelder mag niet zodanig aangelegd worden dat er een permanente onderbemaling nodig is. Kelders die (deels) aangelegd worden onder de grondwaterspiegel, dienen waterdicht te worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor constructies die bóven de heersende grondwaterstand worden aangelegd met het oog op eventueel toekomstige stijgingen van de grondwaterstand. De verantwoordelijkheid voor de waterdichtheid van de constructie ligt bij de eigenaar van de constructie.

- Indien bij de aanleg van de kelder slecht doorlatende lagen worden doorgraven, dienen deze lagen weer afgedicht te worden, zodat geen lekstromen kunnen optreden tussen verschillende watervoerende lagen of van verontreinigd water naar het watervoerend pakket.

- Eventueel aanwezige verontreinigingen mogen niet verder worden verplaatst/verspreid als gevolg van de aanlegactiviteiten (bijvoorbeeld tijdelijke bemaling) of de eindsituatie (bijvoorbeeld door vergraving van scheidende lagen).

- Bij voorkeur dienen bij nieuwe initiatieven de mogelijkheden voor een gescheiden afvoer van hemelwater te worden onderzocht. Indien mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan infiltratie van afgekoppeld hemelwater indien de geohydrologische bodemomstandigheden en de kwaliteit van het hemelwater dit toelaten. Infiltratie mag niet tot wateroverlast leiden.

- Bij de keuze van bouwmaterialen dient rekening te worden gehouden met eventueel uitlogen van stoffen naar het grondwater. Materialen waarbij dit kan optreden dienen niet gebruikt te worden.

3.3 Gemeente

De gemeente Utrecht heeft in de concept Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59 d.d. 6 december 2004 haar visie beschreven op de ontwikkelingsplannen. De gemeente staat positief tegenover de voorgenomen plannen.

Ten aanzien van hemelwaterafvoer staat de gemeente het beleid voor dat hemelwater van het vuilwaterriool wordt afgekoppeld.

3.4 Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden heeft in een brief van 29 september 2008 met kenmerk 206822 gericht aan de initiatiefnemer Kondor Wessels Projecten laten weten positief te staan tegenover de herinrichtingsplannen voor het plangebied. Op 17 juni 2013 is de concept waterparagraaf opnieuw aan het Hoogheemraadschap voorgelegd.

Elke ruimtelijke ontwikkeling kan invloed hebben op water. Niet alleen bouwen nabij of op een watergang, waterkering of rioolpersleiding. Ook een toename van verhard oppervlak kan nadelen hebben voor het waterbeheer,omdat door toename aan verhard oppervlak een versnelde afvoer van overtollig hemelwater plaats vindt. Er ontstaat dan kans op wateroverlast. Een ruimtelijke ontwikkeling moet minimaal voldoen aan de belangrijkste minimale voorwaarde: “het standstill beginsel”. Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. In het kader van planvorming moeten de gemeente en het waterschap zoeken naar kansen om het watersysteem te verbeteren en duurzaam in te richten (watertoetsproces).

Conform de Keur van het waterschap dient er watercompensatie plaats te vinden wanneer het totale oppervlak aan verharding (gebouwen en niet waterdoorlatende verharding) meer dan 500 m^2 (in stedelijk gebied) en 1.000 m^2 (in landelijk gebied) bedraagt. Het verhard oppervlak zorgt er namelijk voor dat regenwater versneld tot afstroming komt naar oppervlaktewater. Dit leidt tot ongewenste peilstijgingen.

Infiltreren of compenseren in open water

Een versnelde afvoer richting oppervlaktewater moet voorkomen (d.m.v. infiltratie) of gecompenseerd worden.

1. Voorkomen door middel van infiltratie.

Afhankelijk van de doorlatendheid van de bodem en de beschikbare ruimte is het wellicht mogelijk om een infiltratievoorziening (wadi of greppel) aan te leggen. Bij het berekenen van de bergingscapaciteit van de infiltratievoorziening adviseren wij u uit te gaan van 45 mm per m^2 afgekoppeld verhard oppervlak.

2. Compensatie in open water

Indien infiltratie niet mogelijk is, dan dient 15% van de toename aan verhard oppervlak te worden gecompenseerd.

De keuze voor infiltratie of compensatie en het ontwerp van de gekozen maatregel wordt in overleg met het waterschap bepaald.

3.5 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de beheerder van het Merwedekanaal en in de functie het bevoegd gezag waar het gaat om aanpassingen van en ingrepen aan de oever van het kanaal.

Vanuit nautisch oogpunt heeft Rijkswaterstaat geen bezwaar tegen de aanleg van een haventje met recreatiefunctie.

4 WATERAFVOER

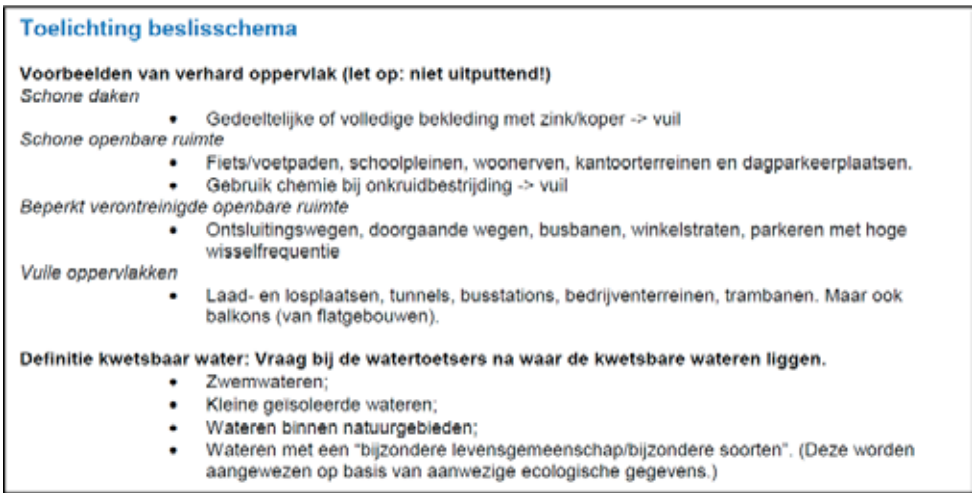
4.1 Afkoppelen

In 2010 heeft het waterschap beleid voor de waterketen vastgesteld: 'Samen verder met de waterketen'. Voor het direct lozen van hemelwater op oppervlaktewater is een beslisschema gemaakt. Dit schema sluit aan bij het genoemde beleid en houdt rekening met de nieuwe wet- en regelgeving. Hemelwaterlozingen vallen onder algemene regelgeving. Uitgangspunt hiervan is: '*hemelwater is schoon, tenzij,…*'

Op grond van diverse typen verhard oppervlak en type oppervlakte water adviseert het waterschap gemeenten of ontwikkelaars bij de keuzes voor afvoer van hemelwater op oppervlaktewater. Voor wat betreft kwetsbaar water mag het waterschap maatwerkvoorschriften eisen en opnemen in een vergunning.

Voor directe of indirecte afvoer (d.m.v. noodoverloop) van hemelwater naar oppervlaktewater is onderstaand beslisschema leidend.

Beslisschema Directe Afvoer Regenwater op open water voor alle lozingen geldt: minimaal voldoen aan algemene regels				
Categorie	**Nieuwe verharding**		**Bestaande verharding**	
	Kwetsbaar water	**Normaal**	**Kwetsbaar water**	**Normaal**
1 SCHONE DAKEN EN GEVELS	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: alleen afvoeren als geen uitlogende materialen worden toegepast**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**
2 SCHONE OPENBARE RUIMTE	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**
3 BEPERKT VERONTREINIGDE OPENBARE RUIMTE	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: voorzuivering toepassen**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: voorzuivering toepassen**
4 VUILE OPPERVLAKKEN	**Niet toegestaan**	**Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel**	**Niet toegestaan**	**Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel**



Toelichting beslisschema

Voorbeelden van verhard oppervlak (let op: niet uitputtend!)

Schone daken

- Gedeeltelijke of volledige bekleding met zink/koper -> vuil

Schone openbare ruimte

- Fiets/voetpaden, schoolpleinen, woonerven, kantoorterreinen en dagparkeerplaatsen.
- Gebruik chemie bij onkruidbestrijding -> vuil

Beperkt verontreinigde openbare ruimte

- Ontsluitingswegen, doorgaande wegen, busbanen, winkelstraten, parkeren met hoge wisselfrequentie

Vuile oppervlakken

- Laad- en losplaatsen, tunnels, busstations, bedrijventerreinen, trambanen. Maar ook balkons (van flatgebouwen).

Definitie kwetsbaar water: Vraag bij de watertoetsers na waar de kwetsbare wateren liggen.

- Zwemwateren;
- Kleine geïsoleerde wateren;
- Wateren binnen natuurgebieden;
- Wateren met een "bijzondere levensgemeenschap/bijzondere soorten". (Deze worden aangewezen op basis van aanwezige ecologische gegevens.)

4.1.1 Voorwaarden afkoppelen hemelwater

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

4.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak(3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd. Hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat het plangebied tot in de jaren '90 bebouwd is geweest.

Het oppervlak aan oppervlaktewater bedraagt circa 1.250 m^2 in de vorm van een haventje.

4.2.1 Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering

Uitgaande van een verhard oppervlak van 3.750 m^2 bestaande uit daken komt er bij een bui T = 10 van 40 mm (valt in 6 uur tijd) circa 165 m^3 hemelwater tot afstroming. Dit water kan rechtstreeks geloosd worden op de haven of de Merwede via een gescheiden hemelwaterafvoer.

Van het hemelwater dat valt op een groenstrook wordt aangenomen dat deze ter plaatse infiltreert in de bodem en ten goede komt aan het grondwater of bij te hoge grondwaterstanden via drainagevoorzieningen uiteindelijk in het oppervlaktewater terecht komt.

Het hemelwater afkomstig van stoepen mag direct op het oppervlakte worden geloosd. Het hemelwater afkomstig van het plein en de parkeerplaatsen (beperkt verontreinigde openbare ruimte) wordt geadviseerd te zuiveren door middel van een voorzuivering (een wadi, doorlatende verharding of een it-riool).

4.3 Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties

Het oppervlaktewater binnen het plangebied zal hetzelfde peil hebben als het Merwedekanaal. Er komt een open verbinding tussen haven en Merwedekanaal. Eventuele drainagevoorzieningen en sloten dienen te kunnen afwateren op het Merwedekanaal of de haven. De lozingspunten van afwateringsvoorzieningen dienen bij voorkeur geheel onder het laagste peil van het Merwedekanaal aangelegd worden (op basis van de wet van de communicerende vaten zijn volledig gevulde gesloten HWA stelsel acceptabel).

4.4 Gewenste drooglegging

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een functie cq. bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen.

tabel 2: Afwatering en ontwatering normen uit notitie stedelijk waterbeheer

	T = 1	T = 10+ 10%	T=100+10%
Ontwatering t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,7 m	-
Ontwatering t.o.v. straatpeil	0,7 m	0,4 m	-
Drooglegging t.o.v. bouwpeil	1,3 m	1,0 m	0,4 m
Drooglegging t.o.v. straatpeil	1,0 m	0,7 m	0 m
Toelaatbare peilstijging	0	0,3 m	0,9 m

In navolgende tabel staat de minimale maaiveldhoogte aangegeven die nodig is om te kunnen voldoen aan de “normen stedelijk waterbeheer”. De waterstand in de Merwede wordt via peilbeheer op een niveau gehouden van NAP + 0,58 m. Het waterpeil in de haven heeft in de toekomstige situatie hetzelfde niveau.

tabel 3: minimale maaiveldhoogte

	T = 10 + 10%	T = 100 + 10%
Merwede waterpeil	+ 0,58 m	+ 0,58 m
Marge lozingspunt	0,15 m	0,15 m
Drooglegginsgeis t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,4 m
Maximale peilstijging**	0,3 m	0,9 m
Minimale maaiveldhoogte	+2,03 m	+2,03 m

**: peilstijging alleen te verwachten bij kleinere watergangen

Er wordt uitgegaan van het waterpeil van de Merwede omdat, uitgaande van zwaartekrachtlozing, de drainagebuizen of sloten vanuit het plangebied moeten kunnen lozen op de Merwede of de haven. Hierbij dient het lozingspunt een veilige marge te hebben bóven het hoogste peil van de Merwede. Bij het vaststellen van de maaiveldhoogte is nog geen rekening gehouden met het verhang in de eventuele drainagevoorzieningen.

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP + 2,1 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

4.5 Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Tijdelijke onttrekkingen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden zijn vergunningplichtig, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op oppervlaktewater. Een watervergunning moet worden aangevraagd indien: er onttrekking van meer dan 100 m^3/h en/of langer dan een half jaar en/of op meer dan 9 meter diepte plaatsvindt.

Ook rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingplichtig in het kader van de Waterwet. Rijkswaterstaat is waterkwantiteits- en waterstaatkundig beheerder van het Merwedekanaal (en dus ook de lozing van hemelwater) op het Merwedekanaal.

5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Waterkwaliteit

- Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

- Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Waterveiligheid

Het waterschap adviseert om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht):*

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*

- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*

- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

Watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak(3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd.

Met de realisatie van de haven, ca. 1.250 m^2 open water, wordt voldaan aan de watercompensatie-eis.

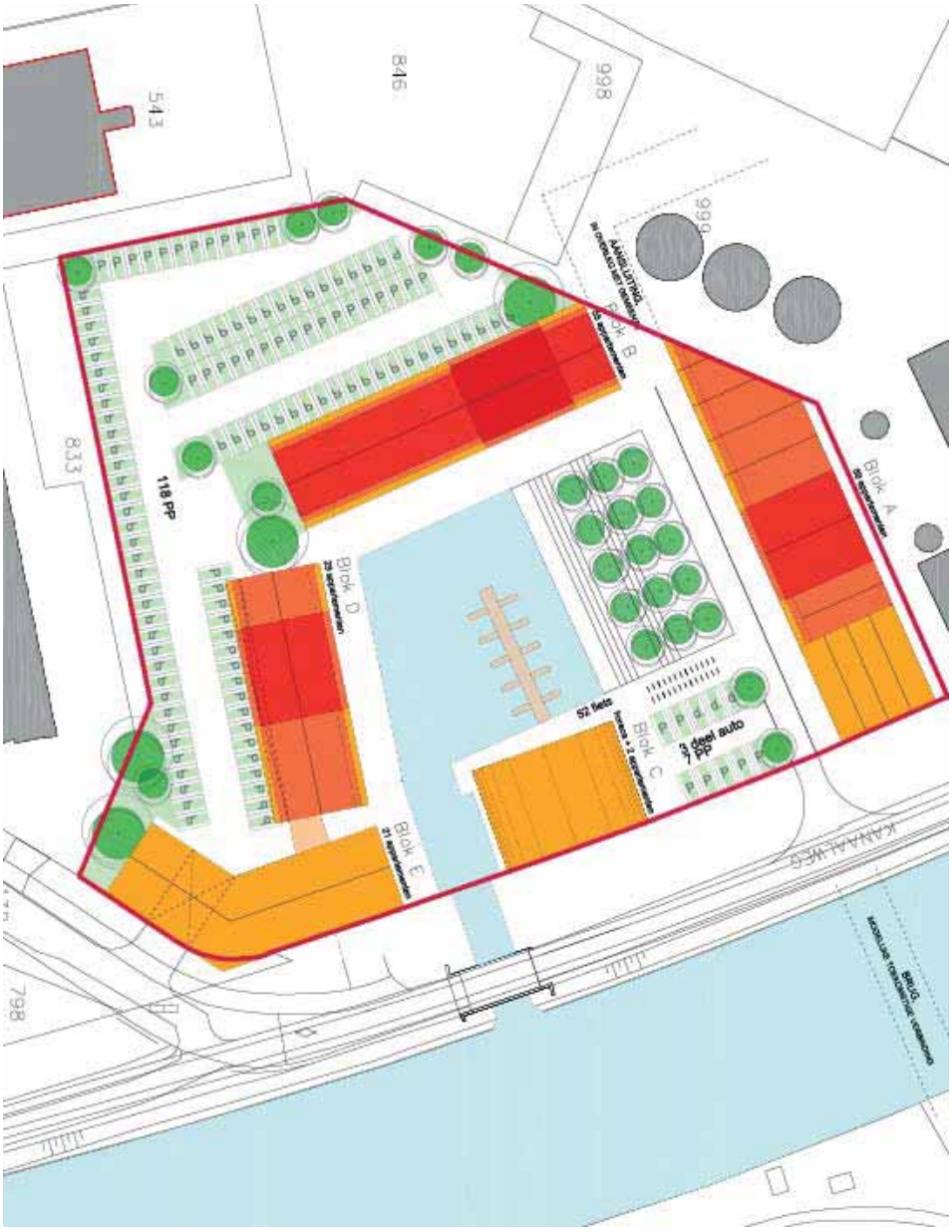
Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Bijlage 1:
Topografische ligging onderzoekslocatie

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Tekening 1:
Toekomstige situatie plangebied



Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aan-huis-verbonden beroep of bedrijf:

beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent ten minste ook bewoner van de woning is;

hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een (raam)prostitutiebedrijf; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.2 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 achtererfgebied:

erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 m achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

1.5 afhaalzaak:

een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.6 antenne-installatie:

installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.7 antennedrager:

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.8 archeologisch onderzoek:

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

1.9 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.10 atelier:

werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen

worden.

1.11 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.12 bebouwingspercentage:

het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.13 bed & breakfast:

het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.14 belhuis:

een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.15 besluit Hogere waarde:

besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.16 bestaand:

a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.17 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.18 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels daarbij bijbehorende bijlagen.

1.19 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.20 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.21 bijzondere bouwlaag:

a. een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
b. een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.22 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.23 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.24 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kap en/of bijzondere bouwlaag.

1.25 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.26 bouwperceelsgrens:

een grens van een bouwperceel.

1.27 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.28 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.29 brutovloeroppervlak:

de totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.30 creatieve bedrijven:

bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven tbv de kunsten, mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.31 dak:

een bovenbeëindiging van een gebouw.

1.32 dakopbouw:

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

1.33 erfzone:

de zone van 4 meter direct grenzend aan de achterkant en de zijkant van een hoofdgebouw in het achtererfgebied.

1.34 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.35 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.36 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.37 kap:

een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

1.38 ligplaats

een ligplaats is een formeel door de gemeente als zodanig aangewezen plaats in het water, al dan niet aangevuld met een op de oever aanwezig terrein of een gedeelte daarvan, dat bestemd is voor het permanent afmeren van een voor woon-, bedrijfsmatige of recreatieve doeleinden geschikt vaartuig.

1.39 Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.40 Lijst van Horeca-activiteiten:

de Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.41 maatschappelijke voorzieningen:

voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.42 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.43 onderbouw:

een kelder of een souterrain.

1.44 peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het
aansluitende afgewerkte maaiveld;
c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.45 plan:

het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk met identificatienummer: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.46 platte afdekking:

een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

1.47 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.48 (raam)prostitutiebedrijf:

een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats;

1.49 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.50 souterrain:

het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

1.51 verblijfsmiddelen:

voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.52 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.53 voorgevel:

de gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.54 voorgevelrooilijn:

De lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied (zoals de weg, openbaar groen of water) gekeerde voorgevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.55 woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.56 woonschip:

elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt als woning.

1.57 zendmast:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de hoogte van een kap:

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.4 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. horeca in de categorie B, D1 en D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten;
b. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden-beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
c. verkeer en verblijfsgebied;
d. water;
e. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, terrassen, nutsvoorzieningen, water, beschoeiingen, steigers, tuinen, erven en terreinen.

3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie, met dien verstande dat:

3.2.1 Gebouwen

a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden;
c. de bouwhoogte en goothoogte mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen;
d. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Verkeer - verblijfsgebied is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 5 van overeenkomstige toepassing;
e. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Water is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 6 van overeenkomstige toepassing.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie;
d. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoel in artikel 10.1
e. de sociale veiligheid;
f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
g. de situering van het laden en lossen op het perceel.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van

40 m², inclusief aan- en uitbouwen;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf , maximaal 40 m² bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder a. mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan
150 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of - bedrijf maximaal 60 m², inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
f. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf maximaal 60 m² bedragen.

3.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

3.4.3 Horeca

De brutovloeroppervlakte dat gebruikt mag worden voor horeca bedraagt maximaal 250 m² bvo.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in:

a. artikel 3.4.1 onder b voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. fiets-en voetpaden;
c. nutsvoorzieningen;
d. speelvoorzieningen;
e. water, waterbeheer en waterberging;
f. kademuren, beschoeiingen, onderhoudspaden, en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
g. de bij de bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn;
b. de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
c. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. ter plaatse van de aanduiding "brug" is een brug toegstaan;
c. water, waterbeheer en waterberging;
d. groenvoorzieningen;
e. parkeervoorzieningen;
f. speelvoorzieningen;
g. bij de bestemming behorende verkeers- en nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

5.2.1 Gebouwen

a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
b. het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 5.2 onder a en artikel 5.2 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
b. waterhuishouding;
c. waterbeheer en waterberging;
d. kruisingen met wegverkeer;
e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,
f. ter plaatse van de aanduiding: 'aanlegsteiger' steigers en aanlegvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

a. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

Artikel 7 Woongebied

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Woongebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
b. ter plaatse van de aanduiding "parkeerterrein" is uitsluitend een parkeerterrein toegestaan;
c. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, water, (winter)tuinen, erven en terreinen.

7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie en de volgende bepalingen:

7.2.1 Hoofdgebouwen

a. hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 167;
c. de bouwhoogte en goothoogte van de hoofdgebouwen mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;
d. ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" dient een onderdoorgang ten behoeve van de ontsluiting van het parkeerterrein te worden gerealiseerd.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Buiten het bouwvlak mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer en geluidwerende voorzieningen;
c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie voor wat betreft geluidshinder;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
f. het behoud van bestaande cultuurhistorische waarden;
g. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoel in artikel 10.1, en een aanvaardbaar windklimaat voor gebouwen hoger dan 30 meter, waarbij tevens een windhinderonderzoek dient te worden overgelegd;
h. de situering van het laden en lossen op een perceel;
i. de situering en het aantal parkeerplaatsen.

7.4 Specifieke gebruiksregels

7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief bijbehorende bouwwerken;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, maximaal 40 m^2 bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;

d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf maximaal 60 m² bedragen.

7.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

7.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere krachtens dit plan hieraan gegeven bestemmingen.

8.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

8.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 8.2 voor:

a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Geluidszone industrie

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.
b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voorzover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;
c. het bepaalde in lid b dient vooraf bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
d. een handelen in strijd met het bepaalde onder b en onder c wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
1. het woon- en leefmilieu;

2. de privacy van omwonenden;
3. het verkeer en de parkeersituatie;
4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van het vestigen van een kinderdagverblijf, mits deze geen onevenredige nadelige gevolgen voor de omgeving heeft in de vorm van geluids-, verkeers- of parkeeroverlast en is aangetoond dat voor de realisatie van het kinderdagverblijf geen milieutechnische belemmeringen zijn van de milieuaspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering en verkeerslawaai.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
3. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatte;
4. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn

de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de

desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar	
SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**

40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**

71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op
18 juni 2012 in werking getreden Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 en overgenomen in onderstaande Lijst van Horeca-activiteiten.

In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogd de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

categorie A1	**discotheek, bar-dancing**
categorie A2	**zaalverhuur**
categorie B	**café, bar, brasserie**
categorie C	**cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet**
categorie D1	**restaurant, bistro, crêperie**
categorie D2	**lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie / theehuis**

Onderscheid café-disco

Het verschil tussen een café en een disco zit in het gelegenheid geven tot dansen als wezenlijk onderdeel van de inrichting.

Onderscheid cafetaria-snackbar

Het verschil tussen een lunchroom en een cafetaria/snackbar zit in het feit dat cafetaria al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren verstrekt. Het betreft hier laagdrempelige inrichtingen met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open zijn. Deze zaken zijn hoofdzakelijk ingericht voor het meenemen dan wel snel nuttigen ter plaatse van etenswaren. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door afval op straat van buiten de inrichting geconsumeerde spijzen en de daarbij behorende stank- en geluidsoverlast.

Afhaalcentrum

Een afhaalcentrum valt bestemmingsplantechnisch onder de detailhandelsfunctie. Hierbij kan worden gedacht aan een pizzeria die enkel pizza's verkoopt en geen gelegenheid biedt om ter plaatse de pizza te nuttigen. Ook hier geldt dat het horeca-aspect een ondergeschikt deel uitmaakt van het geheel. Hiermee wordt voorkomen dat het probleem van branchevervaging leidt tot het vestigen van winkelfuncties die in de loop van de tijd veranderen in horecafuncties.

Definitie van een afhaalcentrum: 'detailhandelsvestiging met een horeca-exploitatievergunning op grond van de horeca-exploitatieverordening Utrecht'.

Additionele horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de functie 'horeca' begrepen, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling waar sprake is van sociaal-culturele, maatschappelijke, en (sportief-) recreatieve doeleinden. Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke.

Bij additionele horeca gaat het erom dat:

- de uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daar bij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en partijen;

- de gelegenheid ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie en de hoofdfunctie moet ondersteunen. Ondersteunend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake moet zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie absoluut als maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in vierkante meters worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting;
- de horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk los van de hoofdfunctie. Wanneer sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie, is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten die vallen onder de horecacategorieën.

Detailhandel met horeca

In de detailhandel is een groeiende behoefte aan *ondersteunende horeca*. Hierbij moet worden gedacht aan een winkel waar een klein deel van het vloeroppervlak gebruikt wordt voor het nuttigen van ter plaatse bereide en verkochte etenswaren. Dergelijke ondersteunende horeca kan buitenplans worden geregeld middels de zogeheten 'Kruimelgevallenregeling'. Randvoorwaarden hierbij zijn:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- voor winkels tot 1.000 m2 bvo geldt in principe een maximale ratio tussen horeca en publiekstoegankelijke winkelvloeroppervlak van 30:70 en er moet een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden; het gaat primair om het proeven van producten die in de winkel worden verkocht;
- voor winkels boven de 1.000 m2 bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan tot maximaal 20% van het bebouwd oppervlak; dit geldt ook voor de non-food, zoals kledingwinkels, boekwinkels, schoenenzaken et cetera;
- de vestiging moet zich houden aan de algemene gehanteerde winkeltijden.

Daar waar sprake is van een bestaande, vergunde *ondersteunende* horeca, zal dit in de regels en op de verbeelding worden vastgelegd.

Coffeeshops

Coffeeshops worden gereguleerd middels de Algemene Politieverordening (APV). In de Lijst van Horeca-activiteiten vallen coffeeshops in de horecacategorie D. In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid.

Lijst van Horeca-activiteiten

Voor de toepassing van deze Lijst van Horeca-activiteiten wordt onder een horecabedrijf begrepen:
een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, en/of;
- bedrijfsmatig zaal accommodatie wordt geëxploiteerd.

Categorie:	Inrichting:	Activiteiten:
A1	**discotheek** **bardancing**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van drank en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) drank ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
A2	**zaalverhuur**	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van (alcoholhoudende) drank en etenswaren.

B	**café** **bar** **brasserie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) drank voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Het accent ligt op de verstrekking van drank.
C	**cafetaria** **snackbar** **grill-room** **fastfoodrestaurant** **automatiek** **snelbuffet**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije drank. Het accent ligt op de verstrekking van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide, kleine etenswaren.
D1	**restaurant** **bistro** **crêperie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije drank. Geen dansen na restauranttijden. Het accent ligt op de verstrekking van etenswaren voor consumptie ter plaatse.
D2	**lunchroom** **ijssalon** **koffiebar** **koffie- / theehuis**	Een horecabedrijf waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en drank, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en geheel of overwegend is gebonden aan c.q. ondersteunend is voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied. Daghoreca is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

link naar RoPublicceer

In dit programma is bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk in een beveiligde omgeving digitaal raadpleegbaar.

Link naar RO-Publiceer:
http://0344.ropubliceer.nl/?phID=5586FA9E-E354-4911-943B-450198524F29&key=1191960242091541410821231961700351060730991540601041561691880502481220800902491932301960741780632510391292151870930531520662001071290440170992 45

- klik links op 'alle bijbehorende documenten tonen'
- rechts zijn dan de pdf-documenten aan te klikken

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Oktober 2016

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1. Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk 3
2. De opbouw van het vaststellingsrapport 3
3. De vaststellingsprocedure 3

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan, het besluit hogere waarden Wet geluidhinder en de omgevingsvergunning 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

1. Procedureel 5
2. Inhoud van de zienswijzen 5
3. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp 5

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 8
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 11

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 12

Zienswijze 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 98, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399 12
Zienswijze 46 16
Zienswijze 82 18
Zienswijze 98 22
Zienswijze 102 26
Zienswijze 117 29
Zienswijze 219 (Eneco) 34
Zienswijze 220 (Fietsersbond) 36
Zienswijze 226 en 227 38
Zienswijze 363 39

4 BIJLAGE: ANONIEME ZIENSWIJZEN 41

Gemeente Utrecht

1 Inleiding

1. Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, omvat een gebied aan het Merwedekanaal direct ten zuiden van Hulpwarmtecentrale van Eneco en ten noorden van de kantoren aan de Koningin Wilhelminalaan. Het doel van het bestemmingsplan is om de realisering van 167 woningen rondom een nieuw uit te graven binnenhaven planologisch juridisch mogelijk te maken. Daarnaast zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden.

2. De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 23 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan geen beroep ingesteld worden.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderdeel van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.
Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In bijlage 2 (apart document) zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

3. De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 juni 2015 tot en met donderdag 30 juli 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp ingediend worden bij de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan, het besluit hogere waarden Wet geluidhinder en de omgevingsvergunning

Er zijn 399 zienswijzen ingediend.

Zienswijze 400 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen 1.3.1 en 1.3.5).

Sommige van de zienswijzen richten zich geheel of gedeeltelijk tegen het Hogere waarde besluit. Vanwege de samenhang en de gecoördineerd behandeling van het ontwerp besluit hogere waarde zal hierop tevens in dit vaststellingsrapport worden ingegaan. De beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot geluid kunnen dan ook tevens beschouwd worden als de beantwoording van de zienswijze op de hogere waarde procedure.

Hetzelfde geldt voor de zienswijzen indien en voor zover deze zijn gericht tegen de mee gecoördineerde omgevingsvergunning.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, wel kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad stelt de indieners van zienswijzen in de gelegenheid om hun zienswijze tijdens een raadsinformatieavond toe te lichten. Op zo'n avond kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn. Als er geen zienswijzen zijn ingediend en de gemeenteraad consultatie niet nodig vindt, wordt het bestemmingsplan niet geagendeerd op een raadsinformatieavond.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Gemeente Utrecht

2 Samenvatting

1. Procedureel

Zienswijze 400 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten, maar heeft daarvoor geen verschoonbare reden aangegeven. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling.
Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2. Inhoud van de zienswijzen

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend, waarvan het merendeel (391) door (leden van) de roeiverenigingen ORCA, Viking en Triton. Zij vrezen, onder meer, dat het Merwedekanaal door de ontwikkelingen aan de westkant in de stad in bredere zin maar ook door dit specifieke bestemmingsplan minder geschikt wordt voor het beoefenen van de roeisport en het trainen daarvoor. Zij vrezen dat de drukte op het water toeneemt en er door de ontwikkelingen allerlei obstakels in het kanaal komen die belemmerend werken voor het uitoefenen van hun sport.

Daarnaast zijn er nog zienswijzen ingekomen van enkele bewoners van appartementen en de woonboten aan de overzijde van het kanaal. Zij vrezen, onder meer, een vermindering van hun woon- en leefgenot door aantasting van het uitzicht, de verkeersaantrekkende werking van het plan en de daar mee gepaard gaande geluidsoverlast. Ook vrezen zij overlast door de horeca.

Tenslotte zijn er nog zienswijzen ingediend door ENECO en de fietsersbond. ENECO vreest dat de woonbebouwing een belemmering op levert voor de ongestoorde bedrijfsvoering van de Hulp Warmte Centrale die grenst aan het plangebied. De Fietsersbond maakt zich, onder meer zorgen over knelpunten in de hoofdfietsroute door een te smalle brug en over de sociale veiligheid langs de hoofdfietsroute.

De zienswijzen van de roeiverenigingen zijn grotendeels identiek. Hetzelfde geldt voor de zienswijzen van bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal. De zienswijzen zijn in hoofdzaak gericht tegen het bestemmingsplan, maar enkele gingen tevens over het ontwerp besluit hogere waarden. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er nog enkele ambtelijke aanpassingen doorgevoerd. De zienswijzen zijn samengevat en van uitgebreid en gemotiveerd commentaar voorzien in hoofdstuk 3 van dit vaststellingsrapport.

3. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.

Vervolgens worden de wijzigingen in de onderbouwing, de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

Om er voor te zorgen dat alleen aanlegvoorzieningen mogelijk worden gemaakt in het haventje en om te voorkomen dat er allerlei plezierbootjes gaan afmeren bij het haventje, waardoor het plezier vaarverkeer op het Merwedekanaal ten koste zou gaan van de belangen van de sportroeiers op het

kanaal, is het wenselijk om de haven uitsluitend te laten gebruiken door direct omwonenden. Hiertoe wordt de gebruiksregeling bij de bestemming water uitgebreid met een nieuw lid.

2.3.1.1 Aanpassing artikel 6 Water

In artikel 6 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
b. waterhuishouding;
c. waterbeheer en waterberging;
d. kruisingen met wegverkeer;
e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,
f. ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger' voor steigers en aanlegvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

g. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
h. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

2.3.1.2 Aanpassing op de verbeelding

- Op de verbeelding wordt een aanduiding ‘aanlegsteiger’ in de haven aangebracht.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing artikel 10 Algemene aanduidingsregels.

In artikel 10, lid 1, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

10.1 Geluidszone industrie

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.
b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voor zover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;
c. het bepaalde in lid b dient bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;

d. handelen in strijd met het bepaalde onder b en onder c wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

2.3.2.3. Aanpassing artikel 11 Algemene bouwregels.

Naar aanleiding van recente jurisprudentie en de regeling die door uw raad is vastgesteld omtrent woningsplitsing is de Algemene bouwregel geactualiseerd. In artikel 11 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

2.3.2.4 Aanpassing artikel 12 Algemene gebruiksregels.

Naar aanleiding van de regeling die door uw raad is vastgesteld omtrent woningsplitsing is de Algemene gebruiksregel geactualiseerd. In artikel 11 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

a. Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:
b. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
c. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
d. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
e. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
f. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
g. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
h. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

2.3.2.5 Ambtshalve aanpassing op de verbeelding

Ten behoeve van een goede inpassing van het bouwplan zijn de begrenzingen van enkele bouwblokken enigszins aangepast. Voor het nog te ontwikkelen zuidelijke bouwblok geeft dit iets meer flexibiliteit om tot een goed ontwerp te kunnen komen. Het betreft ondergeschikte aanpassingen die geen wezenlijke invloed hebben op het stedenbouwkundig plan.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 2.4.2 Visie Merwedekanaalzone van de toelichting

In paragraaf 2.4.2, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.

De Merwedezone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:

- *Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;*
- *Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost-west verbindingen;*
- *Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;*
- *Het combineren van wonen en werken;*
- *Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;*
- *Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);*
- *Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;*
- *Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;*
- *Stimuleren van (waterrecreatief) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;*
- *Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie;*
- *Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.*
- *De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg-Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofdfietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;*
- *Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;*
- *Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;*
- *Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;*
- *Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;*
- *Verbeteren van de sociale veiligheid;*
- *Streven naar dubbelgebruik van parkeren;*
- *Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV-lijnen die de zone passeren;*
- *Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;*
- *Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG-beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.*

<u>Betekenis voor het plangebied</u>

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. *Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m2), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;*
2. *Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;*
3. *Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;*
4. *Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;*
5. *Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;*

6. Openbare ruimte;

Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

2.3.3.2 Aanpassing paragraaf 2.4.9 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar' van de toelichting

De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.

Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- *doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);*
- *wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;*
- *in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.*

Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het Actieplan Utrecht fietst. Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te maken door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.

<u>Betekenis voor het plangebied</u>

De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord - zuid richting door de stad.

2.3.3.3 Aanpassing paragraaf 5.3.5 Industrielawaai

De tekst onder Laagfrequent geluid komt als volgt te luiden:

<u>Laagfrequent geluid</u>
Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de gevelwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.
Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze

curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidhinder in substantiële mate te voorkomen.
Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat.
Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.
Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

2.3.3.4 Aanpassing het onderzoek in bijlage 1
Het Akoestisch onderzoek Industrielawaai en wegverkeer is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 7.4 van de toelichting
Naar aanleiding van de aanpassing van artikel 11 is ook de bijbehorende artikelsgewijze toelichting in hoofdstuk 7 van de toelichting aangepast. In paragraaf 7.4 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).
Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 98, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399

1 onvoldoende rekening gehouden met belangen van de roeiverenigingen

De besturen en een groot aantal van de leden van de Roeiverenigingen U.S.R. Triton en A.U.S.R. Orca hebben een gelijkluidende zienswijze ingediend waarin wordt gesteld dat de gemeente in de planvorming rond het bestemmingsplan onvoldoende rekening heeft gehouden met de belangen van de roeiverenigingen.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie".

Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Reactie:
Het is juist dat het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie" als één van de beleidsuitgangspunten in de Visie Merwedekanaalzone aan bod komt. Ten onrechte is hier in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan geen –of onvoldoende- aandacht aan besteed. Hetzelfde geldt voor het sportbeleid.

Dit zal in de toelichting aangevuld worden bij de vaststelling van het plan (zie het hoofdstuk wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen).

Voor wat betreft de algehele waterveiligheid wordt verwezen naar hetgeen daarover in de beantwoording van de volgende punten geschreven wordt.

2. Aanleg recreatiehaven voor sloepen
Indiener heeft bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

a. de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
b. de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
c. de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
d. de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
e. de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte
f. bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Indiener licht deze punten als volgt toe:

a. De onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal
Indiener wijst erop dat roeiers een lange remweg hebben en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Indiener spreekt zijn zorgen uit over de wijze waarop sloepeigenaren met de regels en de veiligheid van roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, maar hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen volgens indiener, wegens het ontbreken van voldoende kennis van en inzicht in het roeien, niet.

Indiener voorziet een groot aantal ongelukken, met alleen materiële schade, maar in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiers zijn naar het oordeel van indiener ten opzichte van de sloepen die van steviger materiaal gemaakt zijn, extra kwetsbaar omdat hun (wedstrijd)materiaal is gemaakt van licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Indiener voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Naar het oordeel van indiener is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Volgens indiener is onvoldoende aangetoond dat:
-de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn:
-de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
-er sprake is van goede ruimtelijk ordening;
-een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
-de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
-er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Reactie:
De ontwikkeling van het project voorziet in de bouw van circa 167 woningen. Hiermee wordt bijgedragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Voor wat betreft de toevoeging van een binnenhaven aan het plangebied zijn wij van mening dat deze een extra kwaliteit aan het woonmilieu maar ook aan het toekomstige openbare verblijfsgebied langs de kanaalzone geeft.

Het Merwedekanaal is open vaarwater. Dit betekent dat het niet alleen voor de roeiers van de roeiverenigingen, maar ook voor andere gebruikers toegankelijk is. Op stedelijk niveau is in het kader van de ontwikkeling van het Stationsgebied gekozen voor het doortrekken van de Leidsche Rijn en het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke route voor het pleziervaarverkeer door de stad. Het – overigens al jaren bestaande -(mede-)gebruik

van het kanaal, bijvoorbeeld door de pleziervaart, is naar onze mening niet onverenigbaar met de wens van de roeiverenigingen om het kanaal als trainingswater te gebruiken. Het betekent echter wel dat, gelet op het feit dat de roeiverenigingen het vaarwater met anderen moeten delen, de verschillende gebruikers op een goede manier rekening met elkaar moeten houden.

Het project Wilhelminawerf aan de Kanaalweg met de bijbehorende binnenhaven en aansluiting op het Merwedekanaal zal, vanwege de kleinschaligheid van de haven naar onze mening geen noemenswaardige verandering in de bestaande situatie brengen. Bij de uitvoering van de havenuitgang worden bovendien fysieke maatregelen getroffen om conflicten tussen uitvarende boten en passerende boten te voorkomen. In de beantwoording onder punt b wordt daar nader op ingegaan. Het oordeel van Indiener dat de komst van de binnenhaven en de aansluiting op het Merwedekanaal tot een gevaarlijke situatie zullen leiden, delen wij dan ook niet.

Dat de verschillende beoogde ruimtelijke ontwikkelingen langs het Merwedekanaal in de komende jaren zijn weerslag zullen hebben op het gebruik van het Merwedekanaal is weliswaar evident, echter het besluit om de Leidsche Rijn door te trekken en water in de Catharijnesingel terug te brengen is waarschijnlijk van grotere invloed op het toekomstige gebruik van het Merwedekanaal. Om de beoogde ontwikkelingen en de mogelijke effecten ervan op het gebruik van het Merwedekanaal (juist ook als trainingslocatie voor de (wedstrijd)roeiers) goed in beeld te brengen wordt er in samenspraak tussen gemeente en de roeiverenigingen momenteel gewerkt aan een notitie roeibelangen. Deze notitie is er op gericht om een goed evenwicht te vinden tussen enerzijds het belang van de roeiverenigingen bij het gebruik van het Merwedekanaal als trainingswater, anderzijds de behoefte van de stad om de Merwedekanaalzone te transformeren naar een hoogwaardig stedelijk woonmilieu met een relatie met het water.

<u>b. Plaats van de aansluiting</u>
Indiener is van mening dat de plaats van de aansluiting van de haven tot gevaarlijke situaties leidt en de kans op aanvaringen vergroot.
Roeiers moeten rechts houden. Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Bovendien volgt direct na deze bocht de Balijebrug waar de zuidwaarts roeiende roeiers de vanuit tegengestelde richting komende roeiers voorrang moeten verlenen. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel volgens indiener ten onrechte vanuit dat de roeiers vóór de aansluiting al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

Reactie:
De aansluiting van de beoogde binnenhaven op het Merwedekanaal is onderwerp van diverse overleggen geweest tussen de ontwikkelaar, de gemeente, RWS (eigenaar van het Merwedekanaal) en de vertegenwoordiger(s) van de roeiverenigingen, mede aan de hand van de visie aansluiting

Wilhelminahaven op Merwedekanaal van Vollmer & Partners van 9 december 2014 (in opdracht van Kondor Wessels projecten). Alle partijen, inclusief de vertegenwoordiger(s) van de roeiverenigingen, hebben aangegeven akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde oplossing (Zie bijlage 1 Verslag overleg).

c/d. Horeca en toename recreatievaart

Indiener maakt zich zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Indiener wijst erop dat de constructie om de haven in- en uit te varen niet eenvoudig is en dat zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn moeite zullen hebben met het in- en uit de haven varen. Dit kan tot mogelijke onverwachte manoeuvres leiden die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Daarnaast wijst indiener op het gevaar dat schippers in de horecavoorziening alcohol nuttigen en een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Reactie:
De horeca is geen specifieke bestemming voor vaarverkeer. De maatregelen om het in- en uitvaren veilig te laten verlopen worden getroffen voor zowel de gebruikers van de vaste ligplaatsen als voor de toevallige passanten / bezoekers van de horeca. Dat de vestiging van horeca nabij de haven - door alcoholgebruik van de schippers- tot gevaarlijke situatie leidt achten wij niet waarschijnlijk en is door indiener niet nader onderbouwd.

De te vestigen horeca biedt meer mogelijkheden dan alleen de consumptie van alcohol. Daarnaast mogen wij ervan uitgaan en erop vertrouwen dat schippers hun verantwoordelijkheid nemen en zich ervan bewust zijn dat het nuttigen van alcohol en het besturen van een vaartuig niet samengaan. Het is strafbaar om een vaartuig onder invloed van alcohol te besturen. De handhaving daarvan ligt bij de waterpolitie.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.3 is aangegeven.

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting zal aandacht worden besteed aan het specifieke gemeentelijk beleid ten aanzien van de roeibelangen. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de verbeelding of de regels.

Zienswijze 46

1.Samenhang tussen de plannen HOV, Defensieterrein en Kanaalweg 59
De zienswijze richt zich op de samenhang van de plannen omtrent een HOV-baan op het tracé Van Zijstweg – Overste Den Oudenlaan – Koningin Wilhelminalaan met de plannen voor Kanaalweg 59, Transwijk en het naastgelegen plan voor het Defensieterrein. Voor wat betreft het onderhavige plan merkt Indiener op dat de aanvoer van bouwmateriaal voor dit plan via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan is gepland. In de plannen van de HOV gaat deze "ingang' echter verdwijnen. De HOV voorziet in een ontsluiting van het plangebied aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan! Indiener is van mening dat de plannen onvoldoende op elkaar zijn afgestemd.

Indiener ziet graag dat de woningen Overste Den Oudenlaan 52-58 ruimtelijk worden ingepast. Dit moet naar het oordeel van indiener ook kunnen aangezien Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Indiener wijst op de bomen op het terrein en merkt op dat ook de groene specht, sperwer en broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht en tjiftjaf er zitten.

Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt. Terwijl één van de doelstellingen van de gemeente juist is dat deze 'blokkade' in het midden van de stad wordt ontsloten.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Reactie:
De ontsluiting van het plan Kanaalweg 59 gaat via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Op termijn zal er ook een verbinding komen via het nog te ontwikkelen Defensieterrein. Om het verkeer voor Kanaalweg 59, de bedrijven en bewoners goed te kunnen faciliteren volstaat een enkelvoudige ontsluiting inderdaad niet en zal er een volledige ontsluiting komen op de Koningin Wilhelminalaan vanuit beide rijrichtingen.

De verdere ontsluiting van deelgebied 4 aan de zijde van de Overste den Oudenlaan zal worden uitgewerkt bij de ontwikkeling van het Defensieterrein. Dat betreft ook de ontsluiting voor langzaam verkeer, die de huidige barrière zal opheffen.

De route voor bouwverkeer voor deze ontwikkeling loopt eveneens via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Voor de bouw van de bouwblokken A en B is de entree van het bouwverkeer aan de parallelweg en hoeft het bouwverkeer niet de Kanaalweg op. Alleen voor de bouw van de 50 woningen van blok D/E en het horecapaviljoen moet er voor een kort traject van de Kanaalweg gebruik gemaakt worden. Bewoners-parkeren is dan al op de definitieve parkeerplaatsen, dus niet via de Kanaalweg.

Het al dan niet inpassen van de woningen Overste den Oudenlaan 52 – 58 is een vraagstuk dat in het kader van de ontwikkeling van het Defensieterrein zal worden opgelost en geen heeft geen relatie met het nu voorliggende bestemmingsplan en bouwplan.

Voor het plangebied is een inventarisatie verricht van de flora en fauna. Het plangebied is in het voorjaar van 2015 ontdaan van nagenoeg alle bomen en overige begroeiing. Voordat het terrein verder bouwrijp gemaakt wordt heeft de ontwikkelaar de plicht om er voor te zorgen dat aanwezige

fauna de mogelijkheid krijgt om tijdig uit te wijken. Mocht het bouwrijp maken in het broedseizoen plaatsvinden dan mogen eventueel aanwezige nesten niet worden verstoord.

De Kanaalweg is en blijft een hoofdfietsroute en zal voor fietsers niet worden afgesloten. Wel wordt de Kanaalweg verkeerluw/vrij gemaakt voor het overige verkeer.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 82

1. Bouwhoogte in relatie tot monumentale schoorstenen HWC

Schoorstenen (en molens etc.) horen volgens indiener uit te steken boven de omgeving, anders wordt hun uitstraling teniet gedaan. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van blok B met een nokhoogte van circa 40 meter tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Reactie:
Het plan kent een gevarieerde hoogte opbouw, waarbij de hoogte naar het kanaal toe lager is. De basishoogte van het plan is 6 lagen (21 meter) met één accent van 12 lagen (40 meter). De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde vermindert inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte-accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Het behoud ervan is echter wel gegarandeerd.

2. Luchtkwaliteit

Indiener betwijfelt of de situatie binnen het toepassingsgebied van de gebruikte rekenmethode voor luchtkwaliteit valt en voorziet dat het voor de bovenste woningen, die bijna in de schoorstenen kijken, geen pretje zal zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt zijns inziens niet van een goede ruimtelijke ordening. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld.

Reactie:
De HWC moet voldoen aan de emissie eisen uit wet en regelgeving en daarin genoemde grenswaarden niet overschrijden. De hulpwarmtecentrale heeft een milieuvergunning, aan deze vergunning zijn voorschriften verbonden om door de centrale mogelijk te veroorzaken gevaar, schade of hinder te ondervangen.
De ketels moeten zodanig zijn ingericht en worden onderhouden dat over het hele regelbereik een nagenoeg rookloze verbranding wordt verkregen. Juist bij het opstarten kan rookvorming ontstaan. De werkwijze bij het meten van CO-emissies moet voldoen aan de NEN-EN 15058. Dat wil dus zeggen dat er een voorgeschreven rekenmethode moet worden gehanteerd. Gelet hierop is het realiseren van het bouwplan nabij de HWC aanvaardbaar.

3. Geluid – hogere grenswaarde

Volgens indiener zijn de hogere waarden waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt niet op berekeningen volgens de gangbare praktijk gebaseerd. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om 10 jaar na realisatie van het plan, dus 2027 , als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. Indiener voorspelt dat de verwachte intensiteiten van 2027 waarschijnlijk hoger zijn dan die van 2020. Het effect van de gemeentelijke plannen met het voormalige Defensieterrein moet ook worden meegenomen. Als geen verkeersplan van 2030 beschikbaar is, is extrapolatie vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,50% te overwegen.

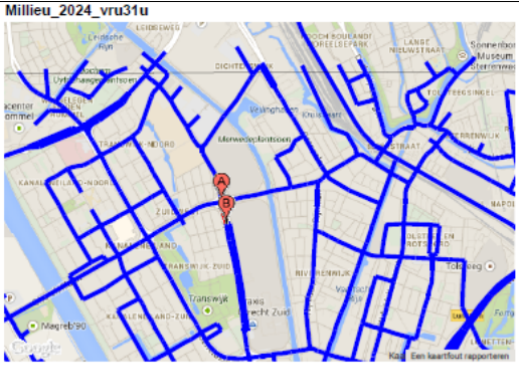
Reactie:

Het geluidonderzoek "Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht" van Aveco de Bondt, kenmerk RdG/068/12.0948.v06, datum 19 februari 2015 heeft ten grondslag gelegen aan het

bestemmingsplan en het hogere waarde besluit. In dit onderzoek zijn de verkeersgegevens gebruikt uit het verkeersmodel VRU 3.1u met het peiljaar 2024 als zijnde representatief voor de toekomstige situatie. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het Verkeersmodel Regio Utrecht, VRU 3.1u. In dit computerprogramma worden prognoses voor (toekomstige) verkeersintensiteiten berekend aan de hand van huidige gegevens over bevolkingssamenstelling, bestaande en geplande woon- en werklocaties en resultaten van landelijke onderzoeken over mobiliteit. Dit is een algemeen gebruikte methode voor het prognosticeren van verkeersintensiteiten.

VRU3.1u 2024	VRU3.1u 2028

Millieu_2024_vru31u



europalaan
undefined
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	93,2	97,0	93,6	95,5	96,5	92,8
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,8	5,6
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9
bussen/uur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6

Millieu VRU 3.1u 2028

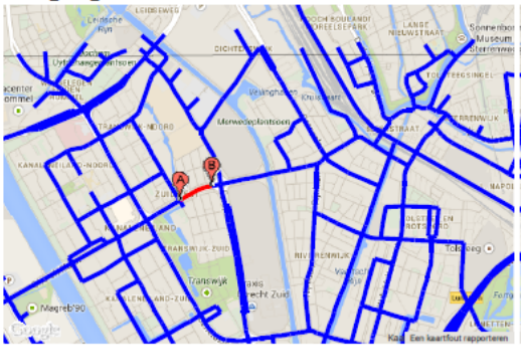


europalaan
2x1 zonder langsparkeren (A>B)
2x2 met middenberm (B>A)
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11.065	4.979	3.471	993	515	6.086	4.779	859	448
licht	10.507	4.705	3.262	962	481	5.802	4.558	829	415
middelzwaar	411	204	150	26	28	207	157	24	26
zwaar	147	70	59	5	6	77	64	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21
middelzwaar+bussen	901	439	332	59	48	462	358	57	47
bussen/uur			15,2	8,3	2,5		16,8	8,3	2,6
busequivalenten	866	414	320	58	36	452	356	58	38

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	94,0	96,9	93,4	95,4	96,5	92,6	89,3	93,8	89,9	91,5	92,9	88,5
middelzwaar %	4,3	2,6	5,4	3,3	2,8	5,8	9,1	5,8	9,0	7,2	6,4	10,0
zwaar %	1,7	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6	1,6	0,5	1,1	1,3	0,7	1,5
uur %	5,8	5,0	1,3	6,5	3,5	0,9	5,8	4,9	1,3	6,5	3,5	0,9

Millieu_2024_vru31u



Koningin Wilhelminalaan
undefined
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	13.421	7.011	5.486	1.005	520	6.410	4.971	950	489
licht	12.897	6.716	5.254	975	487	6.181	4.790	927	464
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
bussen/uur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3

Millieu VRU 3.1u 2028

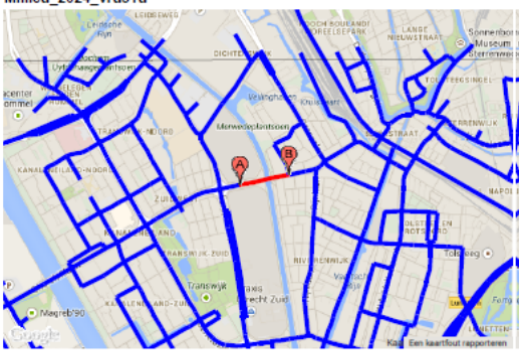


Koningin Wilhelminalaan
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	14.241	7.566	5.950	1.065	551	6.675	5.175	990	510
licht	13.695	7.259	5.708	1.034	517	6.436	4.985	967	484
middelzwaar	375	210	162	23	25	165	131	16	18
zwaar	171	97	80	8	9	74	59	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42
middelzwaar+bussen	1.234	630	480	87	63	604	461	83	60
bussen/uur			26,5	16,0	4,8		27,5	16,8	5,3
busequivalenten	1.492	732	555	108	69	780	576	113	71

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,9	97,1	93,8	96,3	97,7	94,9	91,1	91,6	87,8	90,6	91,5	87,7
middelzwaar %	2,7	2,2	4,5	2,5	1,6	3,5	7,7	7,7	10,7	8,4	7,9	10,9
zwaar %	1,3	0,8	1,6	1,1	0,7	1,6	1,3	0,7	1,5	1,1	0,7	1,4
uur %	6,6	3,5	0,9	6,5	3,7	1,0	6,5	3,5	0,9	6,4	3,7	1,0

Millieu_2024_vru31u



Balijelaan
undefined
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	18.518	10.929	8.686	1.485	758	7.589	5.510	1.371	708
licht	17.799	10.558	8.371	1.458	729	7.241	5.240	1.334	667
middelzwaar	492	255	214	20	21	237	161	27	29
zwaar	227	116	101	7	8	111	89	10	12
bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	96,1	97,3	94,2
middelzwaar %	2,5	1,3	2,8	3,3	2,0	4,1
zwaar %	1,2	0,5	1,1	1,6	0,7	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,1	4,5	1,2
bussen/uur	1,3	1,0	0,3	1,0	1,0	0,3

Millieu VRU 3.1u 2028



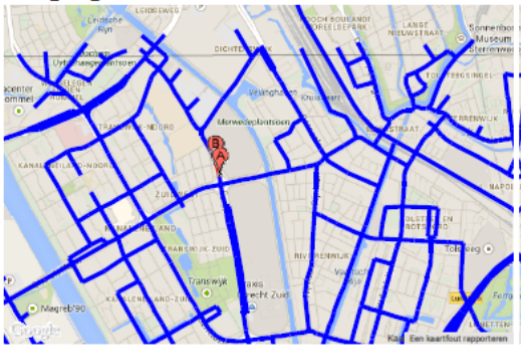
Balijelaan
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (i+m+z)	19.305	11.629	9.235	1.585	809	7.676	5.551	1.402	723
licht	18.551	11.239	8.905	1.556	778	7.312	5.268	1.363	681
middelzwaar	515	267	224	21	22	248	190	28	30
zwaar	239	123	106	8	9	116	93	11	12

bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2
middelzwaar+bussen	554	288	239	25	24	266	202	32	32
bussen/uur			1,3	1,0	0,3		1,0	1,0	0,3
busequivalenten	69	37	26	7	4	32	21	7	4

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	94,9	97,2	94,2	96,3	97,9	95,9	94,7	96,9	93,9
middelzwaar %	2,4	1,3	2,7	3,4	2,0	4,1	2,8	1,8	3,0	3,6	2,3	4,4
zwaar %	1,1	0,5	1,1	1,7	0,8	1,7	1,1	0,5	1,1	1,7	0,8	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,0	4,6	1,2	6,6	3,4	0,9	6,0	4,6	1,2

Millieu_2024_vru31u

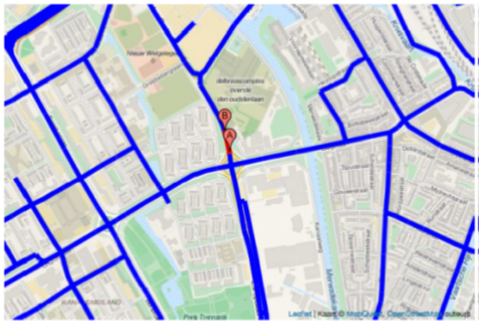


Overste den Oudenlaan
undefined
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	16.812	7.787	6.006	1.172	609	9.025	6.910	1.401	714
licht	16.187	7.448	5.752	1.131	565	8.739	6.674	1.377	688
middelzwaar	447	236	176	30	30	209	171	18	20
zwaar	178	101	78	11	12	77	65	6	6
bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	96,5	92,8	96,6	98,3	96,4
middelzwaar %	2,9	2,6	5,3	2,5	1,3	2,8
zwaar %	1,3	0,9	2,0	0,9	0,4	0,8
uur %	6,4	3,8	1,0	6,4	3,9	1,0
bussen/uur	42,0	23,3	7,1	41,7	24,0	7,5

Millieu VRU 3.1u 2028



Overste den Oudenlaan
2x2 met middenberm
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (i+m+z)	17.593	7.829	6.016	1.192	621	9.764	7.587	1.442	735
licht	16.941	7.476	5.751	1.150	575	9.465	7.340	1.417	708
middelzwaar	465	247	183	31	33	218	179	19	20
zwaar	187	106	82	11	13	81	68	6	7

bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60
middelzwaar+bussen	1.775	901	687	124	90	874	679	115	80
bussen/uur			42,0	23,3	7,1		41,7	24,0	7,5
busequivalenten	2.289	1.147	885	159	103	1.142	875	164	103

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,6	96,5	92,6	96,7	98,3	96,3	88,2	89,5	84,6	90,8	92,1	89,1
middelzwaar %	3,0	2,6	5,3	2,4	1,3	2,7	10,5	9,6	13,3	8,4	7,5	10,1
zwaar %	1,4	0,9	2,1	0,9	0,4	1,0	1,3	0,9	1,9	0,8	0,4	0,9
uur %	6,4	3,8	1,0	6,5	3,7	0,9	6,4	3,8	1,0	6,5	3,7	1,0

Op grond van bovenstaande figuren is per wegvak op basis van de etmaalintensiteiten van het autoverkeer (zonder OV) het logaritmische verschil bepaald.

Wegvak	*Intensiteit 2024*	*Intensiteit 2028*	*Effect in dB*
Europalaan	*10394*	*11065*	*+0.3*
Wilhelminalaan	*13421*	*14241*	*+0.3*
Balijelaan	*18518*	*19305*	*+0.2*
Overste den Oudenlaan	*16812*	*17593*	*+0.2*

Op grond hiervan kan gesteld worden dat de verkeersgegevens zoals gehanteerd voor 2024 niet significant verschillen van die van 2028 en dat het terecht is dat de gegevens voor 2024 representatief zijn voor het toekomstig maatgevend jaar.

4. Verkeer

Indiener vreest dat de enorme verkeerstoename ten gevolge van het plan tot problemen zal leiden voor de duizenden fietsers die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het gevaarlijke kruispunt Kanaalweg/Van Zijstweg (veel ongevallen) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken.

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit leidt indiener af uit de 1.100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1.250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150
mvt/etm rijden. Daarentegen blijkt uit tellingen van indiener dat er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen) rijden. Indiener verzoekt de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel
aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fietsen
wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar volgens indiener baat bij.

Het is naar het oordeel van indiener in het kader van goede ruimtelijke ordening wenselijk het effect van de reflecterende gevel van Blok E op Kanaalweg 58 te onderzoeken. Deze woning wordt mogelijk haar enige geluidluwe gevel ontnomen, als
gevolg van reflecterend geluid vanaf de lawaaiige Balijebrug via de gevel van Blok E.

Reactie:
zie antwoord zienswijze 46. Aanvullend: de Kanaalweg wordt op termijn autoluw / autovrij gemaakt. Dat kan echter pas als de 2e ontsluiting via het nog te ontwikkelen defensieterrein gereed is.

5. Boren in plaats van heien

Indiener verzoekt de gemeente om ter voorkoming van trillings- en geluidsoverlast de bouwer te verplichten om te boren. Daarnaast dient het bouwverkeer -om geluidsoverlast en onveilige situaties te vermijden- geen gebruik te maken van de
Kanaalweg tussen bouwterrein en Mandelabrug, maar richting Anne Frankplein te rijden.

Reactie:
Het gemeentelijk heibeleid is het uitgangspunt.Utrecht verplicht een bouwer niet om de palen te schroeven in plaats van te heien. Wel wordt aangedrongen op een veilige heimethode die de kans op schade minimaal maakt. Verder is de bouwer verplicht om trillingsmeters te plaatsen en mogen bepaalde grenswaarden niet worden overschreden.
Dat er geluidoverlast tijdens het heien optreedt is geen aanleiding om schroeven te verplichten. Er mag alleen geheid worden tussen 07.00 uur en 19.00 uur en geluidspieken mogen gemiddeld niet meer zijn dan 65 dBA, gemeten tegen de gevel. Op de website van de gemeente is meer informatie te vinden over het gemeentelijk heibeleid.

Conclusie

Het Akoestisch onderzoek Industrielawaa1 en wegverkeer is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht zoals die in paragraaf 2.3.1.1 is aangegeven.

Zienswijze 98

1.Bouwhoogte en aantal woningen

Indiener is van oordeel dat de hoogbouw van het nieuwbouwcomplex niet in de omgeving past. Hij wijst erop dat de bestaande situatie van de omgeving nu een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan is. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. Het nieuwbouwcomplex wordt zelfs hoger dan de 35 meter hoge schoorsteen van de Eneco Hulpwarmtecentrale.

Indiener verwijst naar de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond waarin werd gerefereerd aan gelijkwaardigheid met de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Het terrein is naar het oordeel van indiener bovendien niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar zijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt naar het oordeel van indiener veel te massaal, te hoog en er komen te veel woningen te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestande omgeving en hiermee kan indiener zich, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

Reactie:

Vanwege zijn ligging dicht bij het centraal Station en de trend van de uitbreiding van het centrum van Utrecht aan de westkant van het station wordt voor het plangebied een stedelijk woonklimaat na gestreefd. Een en ander wordt beschreven in o.a. de Visie Merwedekanaalzone en het dynamisch stedelijk masterplan.

De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 lagen (vergelijkbaar met de bouwhoogte van de de bebouwing in Parkhaven), maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste

stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel. In de hoogbouwvisie is aangegeven dat hoogteaccenten tot 2 x de basishoogte van het plan zijn toegestaan als ruimtelijk markeringspunt. Voorbeelden waar een stedenbouwkundig accent logisch is zijn bijvoorbeeld bij gebouwen met een bijzondere functie of gebouwen op een stedenbouwkundig bijzondere plek, zoals hier bij het haventje.

Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter van de omgeving. De schoorstenen blijven vanaf 3 zijden zichtbaar.

2. Horeca

Indiener verwacht van de te vestigen horeca overlast te ondervinden. Indiener wijst op overlast in de vorm van geluidoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het

komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca. Daarnaast verwacht hij verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden. Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. Indiener verwacht dat de geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca absoluut te weinig zullen zijn. Hiervoor verwijst hij naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Reactie:

Kanaalgebied 4 is in de Visie Merwedekanaalzone getypeerd al een hoogstedelijk woonmilieu. Dat betekent dat bewust functiemenging wordt nagestreefd om een grote levendigheid tot stand te brengen. Kleinschalige horeca is een passende activiteit in een hoogstedelijk woonmilieu. De schaal van een dergelijke activiteit is weinig milieubelastend naar de woonomgeving. Een horecaonderneming moet bovendien voldoen aan de regels uit het Activiteitenbesluit. Bij overtreding daarvan wordt handhavend opgetreden. Met dien verstande dat de gestelde grenswaarde voor het maximale geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 uur en 19.00 uur) niet van toepassing is op laad-en losactiviteiten.

Het parkeren voor de nieuw te bouwen horeca voldoet aan de normen zoals gesteld in het gemeentelijk parkeerbeleid. De normen in dit beleid zijn er op gericht om overlast te voorkomen. Bij de ontwikkeling van het Defensieterrein wordt bovendien gekeken naar de ontsluiting van de Kanaalweg 59 via het Defensieterrein, om daarmee de Kanaalweg geheel te ontlasten.

3. Gemeentelijk monument

Indiener wijst erop dat de schoorstenen enkele jaren geleden -naar zijn mening terecht- als gemeentelijk monument zijn aangewezen. Naar zijn oordeel mogen deze niet verdwijnen of door hoogbouw aan het zicht onttrokken worden. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan. In dat verband stelt indiener voor dat de maximale hoogte van de bebouwing van de nieuwbouw niet boven ½ tot maximaal 2/3 hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

Reactie:

De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde verminderd inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte-accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Behoud is echter wel gegarandeerd.

5. Luchtkwaliteit

De stelling dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen is naar het oordeel van indiener niet juist. Als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet of als zij proefdraait roken de schoorstenen. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld. De bewoners van de bovenste woningen zullen daar forse overlast van ervaren. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt naar het oordeel van indiener niet van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Zie de beantwoording bij zienswijze 82.1

6. Veiligheid

Wat cliënt bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. De woningbouw mag wellicht net buiten de veiligheidscontour van de 3 opslagtanks worden gerealiseerd en door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels mag wellicht een bovenwettelijk beschermingsniveau worden

gewaarborgd, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

Indiener wijst erop dat in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks onder gevaar beschreven wordt dat ten aanzien van de externe veiligheid advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). Dit wordt eveneens opgemerkt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, pagina 5. Indiener heeft echter in het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunningen geen advies van de VRU aangetroffen. Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegde stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Indiener merkt op dat het rapport van Tebodin d.d. 23 maart 2010 niet meer actueel is. Indiener is van mening dat een actueel onderzoek moet worden uitgevoerd dat vervolgens door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) wordt getoetst alvorens tot besluitvormig wordt overgegaan. Het rapport is naar het oordeel van indiener niet juist en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Reactie:

De plansituatie is beoordeeld door adviesbureau Tebodin Netherlands B.V. consultants & engineers Het plan is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m2. De 15 kW/m2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Zienswijze 102

1. Woningtype

Indiener merkt op dat het er toch een beetje op lijkt dat het oude plan met een haven en dure appartementen de toon blijft zetten voor het nieuwe plan. Het is hem opgevallen dat op bladzijde 32 staat dat de kleine appartementen kunnen worden samengevoegd tot grotere (dus duurdere) appartementen. Hij vindt het vreemd dat de gemeente geen gebruik maakt van de mogelijkheid om het aanbod van betaalbare woningen in de planregels te waarborgen omdat de woningbehoefte een belangrijk argument voor dit plan is.

Reactie:
Ten opzichte van het oude plan zijn de woningen kleiner geworden en sluit het aanbod beter aan bij de toenemende vraag naar dat type woningen. Het gaat te ver om in het bestemmingsplan vast te leggen om welk woningtype het zou moeten gaan. Ervaring leert dat het in verband met de duurzaamheid en gebruiksmogelijkheden juist is toe te juichen dat de woningen naar de behoefte van de tijd kunnen worden aangepast. In Utrecht is in vrijwel alle typen woonmilieus sprake van een woningtekort. Er is in het kader van een goede ruimtelijke ordening dan ook geen reden om de woningcategorie in het bestemmingsplan dwingend vast te leggen.

Bovendien betreft het hier een particuliere ontwikkeling waarbij de gemeente, anders dan wanneer zij eigenaar zou zijn van de gronden, op dat vlak minder eisen kan stellen.

2. Stedenbouwkundig plan

Indiener is van mening dat zonder het haventje en met één slank hoogteaccent
er ruimte zal ontstaan om met verder lagere bebouwing en meer groen een vergelijkbaar aantal woningen te bouwen. Dat sluit beter aan bij de aangekondigde plannen voor het defensieterrein. Het vasthouden aan het oude plan met haventje en horeca betekent dat er eigenlijk teveel op te weinig grond moet worden samengeperst.
Volgens p. 5 van de toelichting ziet de gemeente dit verband ook. Indiener vraagt zich af waarom hier niet grondiger naar wordt gekeken.

Indiener acht het voor de hand liggend dat –nu er veel nieuwe woningen met wat hun "stille kant" moet zijn tegenover de horeca met terras komen te liggen– problemen gaan ontstaan die uiteindelijk niet goed zijn op te lossen door de ontwikkelaar (die er immers alleen in het begin is) of met handhaving door de gemeente, omdat de tegengestelde belangen in dit plan besloten liggen.

Indiener is van mening dat, doordat er zoveel woningen op de grond moeten komen die rond het haventje en horeca overblijven, er een hoge, brede massa naast de warmtecentrale ontstaat die het zicht op dit monument uit alle richtingen bederft. Indiener vraagt zich af waarom de gemeente niet meer moeite doet om het
karakteristieke silhouet van de torens die zich tegen de hemel aftekenen te behouden? Dit is nog klemmender omdat in de toelichting wordt aangekondigd dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen; uit de tekst op p. 30 valt af te leiden dat dat ook een direct gevolg van dit plan is. Als dat gebeurt is er geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal.

Indiener merkt op dat het plan een slimme manier is om waterberging te realiseren, maar het volledig voorbij gaat aan de waarde die grote bomen voor de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben. Woekeren met ruimte: dus de bomen leggen het loodje en daarmee een schaars stukje natuur?

Reactie:
Zie de beantwoording van zienswijzen 98 onder 1 en zienswijze 220 onder 3. Met betrekking tot de bomen wordt opgemerkt dat de bomen waar Iidiener op doelt merendeels groepjes volwassen Canadese populieren betreffen die aan het eind van hun levenscyclus zijn. Ook de beoogde nieuwe inrichting van de Kanaalweg als aantrekkelijke langzaamverkeersroute langs kanaal en wetering, krijgt een groen karakter waarin waarbij nadrukkelijk beoogd wordt om een begeleidende nieuwe bomenstructuur aan te leggen.

3. Bouwplan in relatie tot de hulpwarmtecentrale

Indiener constateert dat de effecten van de hulpwarmtecentrale op het bouwblok dat daar tegen aan wordt gebouwd en hoe deze worden beschermd uitvoerig zijn onderzocht. Hij merkt echter op dat de realisatie van dit bouwblok met alle beschermingsmaatregelen kan door weerkaatsing en veranderingen in de luchtstromingen tot milieu-effecten in andere richtingen kan leiden. Hij vraagt zich af waarom dit niet is onderzocht.

In feite zijn de voorgestelde maatregelen alleen toereikend, omdat de gemeente er vanuit gaat dat de hulpwarmtecentrale maar enkele keren per jaar wordt gebruikt. Maar zoals de toelichting op p. 20 al illustreert, is het altijd mogelijk dat er in de bedrijfsvoering van het energiebedrijf veranderingen optreden. Welke waarborgen bieden de gemeentelijke regels als intensiever gebruik van de hulpcentrale nodig is. Of als zeker is dat intensiever gebruik niet nodig is, waarom wordt dit dan niet vastgelegd?

Reactie:
Zie de beantwoording van de zienswijzen 82 en 98.1 en 4 en 219

4. Verkeersgevolgen

Indiener maakt een aantal opmerkingen met betrekking tot de (toekomstige) verkeerssituatie:

Voor roeiers: In de toelichting wordt gesuggereerd dat er een oplossing is gevonden, maar uit de pers valt het tegendeel af te leiden.

Reactie:
Met de roeierverenigingen is wel degelijk gekeken naar de wijze waarop het haventje ontsloten moet worden om te voorkomen dat in en uitvarende bootjes uit de haven in conflict komen met roeiboten. Ook de roeiers hebben in eerder overleg aangegeven akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde oplossing (Zie bijlage 1 Verslag overleg roeiers).

Voor fietsers: De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Is het gelet op de toelichting op p. 15 niet logisch om in de uiteindelijke situatie uit te gaan van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting?

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze Indiener 82 m.b.t. verkeer.

Met betrekking tot de brug: De tekening op p. 14 suggereert dat de aan te leggen brug voor het haventje niet leidt tot hoogteverschillen in de Kanaalweg. De tekst op p. 16 waarborgt alleen de minimale doorvaarthoogte. Waarom is het vlakke verloop van de weg ten behoeve van het langzaam verkeer niet gewaarborgd?

Met betrekking tot parkeren: Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd is te laag. Op p. 17 wordt gesteld dat aan de parkeernormen wordt voldaan, maar dat is na de kunstgreep op p. 10 om het plangebied over te hevelen van B2 naar B I . Dit is niet erg realistisch, omdat de ligging met zich meebrengt dat het autobezit van te verwachten bewoners hoger zal liggen. Zo lang geleden is de

nota Stallen en parkeren nog niet vastgesteld (2013!). Het invoeren van betaald parkeren kan eenvoudig betekenen dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omliggende gebieden zonder betaald parkeren. Ook voor de horeca op deze plek lijkt dit een lastig gegeven.

Volgens indiener bevat dit plan de aanzetten voor een brug voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal in het verlengde van Heycopstraat. Naast de parkeerdruk kan zo'n brug op zichzelf tot meer overlast in de avonduren leiden. Indiener stelt voor om de mogelijkheden van de Balijebrug en Mandelabrug voor voetgangers en fietsers te verbeteren (indien nodig)?

Reactie
De aan te leggen brug voor het haventje leidt niet tot noemenswaardige hoogteverschillen in de Kanaalweg. Er is geen planologische (of verkeerskundige) reden om het vlakke verloop van de Kanaalweg ter plaatse van de brug vast te leggen in het bestemmingsplan.

Het instellen van betaald parkeren komt voort uit de mogelijkheid die de Nota Stallen en Parkeren biedt voor de gebieden uit het Dynamisch Stedelijk Masterplan, waaronder de Merwedekanaalzone. De ervaring van de gemeente is dat het autobezit en autogebruik lager is in gebieden met betaald parkeren. Bovendien is dit voor de Kanaalweg 59 raadzaam om ongewenst parkeren door bezoekers van de Jaarbeurs etc. te voorkomen.

In het kader van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en met name het Defensieterrein wordt weliswaar nagedacht over een dergelijke brug, echter daarover zijn nog geen concrete besluiten genomen en een dergelijke brug wordt niet in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Een eventuele discussie over voors en tegens en eventuele alternatieven van een dergelijke brug is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet relevant.

5. Bouwoverlast

Indiener verzoekt om te bepalen dat niet mag worden geheid, maar alleen geboord, zodat overlast voor omwonenden beperkt blijft.

Reactie
Zie de beantwoording bij zienswijze 82.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Gemeente Utrecht

Zienswijze 117

1. Bouwhoogte

Indiener is van mening dat geplande hoogbouw van circa 27 meter (blok A) en 40 meter (blok B) niet in de omgeving past. Hij wijst erop dat blok B zelfs hoger wordt dan de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen hulpwarmtecentrale. Het gebied rond de bouwlocatie bestaat nu uit gebouwen met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor MA. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het beoogde complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten] tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven.

Indiener is van mening dat de gelijkwaardigheid aan de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex als gevolg van de afwijkende bouwhoogte niet is gerealiseerd. Tijdens een door de gemeente georganiseerde presentatie in 2013 voor de bouw van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf, de recente presentatie van plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein (direct grenzend aan de hulpwarmtecentrale/Kanaalweg 59)/ 2 juli 2015 en ook in de visie op de Merwedekanaalzone, o.a. gevisualiseerd in een presentatie van atelier Quadrat (d.d. 28-10-2008), wordt uitgegaan van laagbouw langs het Merwedekanaal met langzaam oplopende bouwhoogte richting de Overste den Oudenlaan. Centraal in deze visie staat het Merwedekanaal. Door de bebouwing langs de oevers laag te houden en het bouwvolume beperkt te houden, komt in deze visie niet alleen het leven op en rond het water optimaal tot zijn recht, maar ook monumenten als de Jongerius Villa en de 35 meter hoge schoorstenen van de hulpwarmtecentrale.

De prachtige hand gemetselde schoorstenen worden straks letterlijk overschaduwd door hoogbouw en vallen daardoor in het niet, terwijl de hoogbouw op de Kanaalweg 59/Wilhelminawerf de aandacht gaat trekken. Dit kan niet de bedoeling zijn.
Om de schoorstenen de blikvanger te laten blijven, zou het passend zijn om de maximale hoogte van het complex niet boven de helft tot maximaal 2/3 van de hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dit betekent een maximale bouwhoogte rond de centrale van maximaal 17,5 tot 24 meter. Zoals hiervoor aangegeven zou dit ook veel beter passen in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein.

Indiener juicht het in stand houden van de haven toe. Volgens indiener lijkt het er echter op dat er voor gekozen is om extra bouwvolume (lees: hoogte) rond de haven te creëren om het project economisch rendabel te maken. Hiertoe worden wat hem betreft onacceptabele concessies gedaan aan het open karakter langs het Merwedekanaal en de centrale plek die de hulpwarmtecentrale met de schoorstenen daar inneemt. Het lijkt er daarom op dat er teveel appartementen op een te klein stuk grond gerealiseerd moeten worden.

Reactie:
Zie de beantwoording bij de zienswijzen 82.1 en bij 98.1

2. Horeca

Indiener is van mening dat de geplande horeca overlast zal veroorzaken voor zowel de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan als voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal. Overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca (en bijbehorend terras) en overlast als gevolg van
toenemende verkeersbewegingen van bezoekers die met de auto komen. Dit terwijl de Kanaalweg juist als 'fietsstraat' is aangemerkt. Ook zal de horeca voor parkeeroverlast op en rondom de Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen naar verwachting onvoldoende zijn. In dat verwijst hij naar de hoge parkeerdruk rondom de horeca aan de Veilingkade.

Indien horeca in het bestemmingsplan wordt opgenomen, wenst indiener dat daarin –ter voorkoming van overlast– uitsluitend horeca D2 op te nemen en om in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 22.00 uur in het geheel geen geluidproductie is.

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze 98.2.

3. Woningbouw nabij de hulpwarmtecentrale

Indiener is van mening dat het –ondanks dat de hulpwarmtecentrale maar incidenteel in bedrijf is en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen– voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld.

Reactie:
Zie de beantwoording bij de zienswijzen 82.1, 98.1 en 4 en 219.

4. Verkeer

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit leidt indiener af uit de 1.100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1.250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150
mvt/etm rijden. Daarentegen blijkt uit tellingen van indiener dat er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen) rijden. Zo'n enorme toename past niet bij de bestemming
'fietsstraat' die de Kanaalweg al deels heeft en zal tot problemen leiden voor de vele fietsers, skeelers, hardlopers en wandelaars die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het kruispunt Kanaalweg/ Van Zijstweg (Mandelabrug) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken. Dit kruispunt is nu al niet erg veilig (veel ongevallen de laatste tijd).

Indiener verzoekt de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets en
wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar volgens indiener baat bij.

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze indiener 82 m.b.t. verkeer.

5. Overlast door heien

Indiener verzoekt om te bepalen dat niet mag worden geheid, maar alleen geboord, zodat overlast voor omwonenden beperkt blijft.

Reactie
Zie de beantwoording bij zienswijze 82.

6. Aanvullend onderzoek impact op bestaande appartementen Rolderdiephof 186-219

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van blok A naar verwachting meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale. Door het grote bouwvolume van blok A in combinatie met de zeer korte afstand tot de centrale zal geluid afkomstig van de hulpwarmtecentrale naar verwachting weerkaatsen in de richting van de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. De hulpwarmtecentrale produceert continu (365 dagen per jaar) geluid. Dit geluid is nu al duidelijk hoorbaar in de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. Voorafgaand aan definitieve besluitvorming dient mijn inziens dan ook onderzocht te worden wat het effect van de beoogde bebouwing op de geluidswaarden voor de bestaande bebouwing aan de overzijde van het Merwedekanaal (Rolderdiephof 186-219) en de woonboten is. Uit de huidige bouwaanvraag en het ontwerpbesluit blijkt niet dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Indien de beoogde bebouwing leidt tot hogere/te hoge geluidswaarden aan de overzijde van het Merwedekanaal dan dient dit onderdeel te zijn van het huidige ontwerpbesluit en aanvraagprocedure en dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om geluidsoverlast te voorkomen.

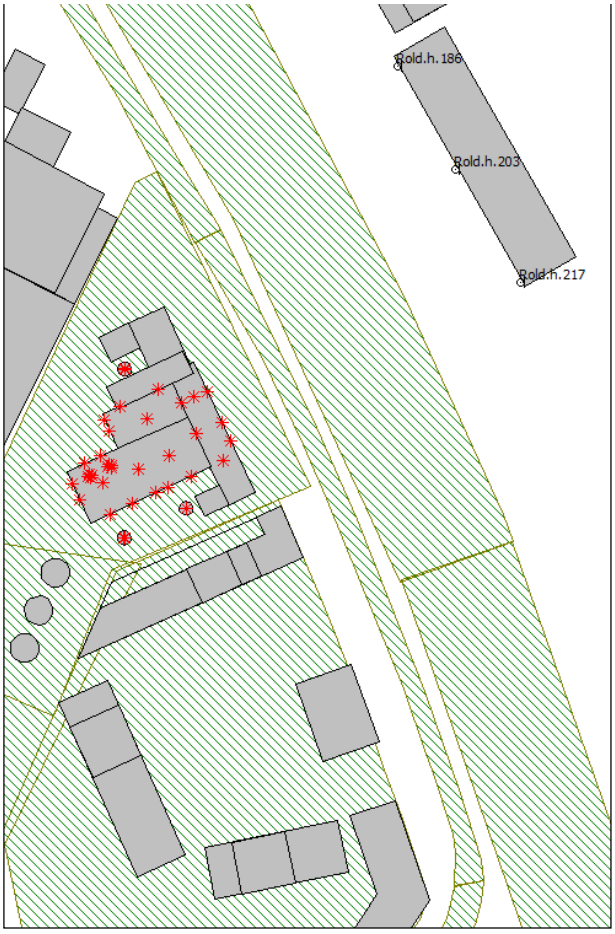
Reactie:
Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de impact op de bestaande appartementen aan de Rolderdiephof 186-219.

Rolderdiephof heeft 6 lagen en is circa 18 m hoog. Gerekend op drie posities voor de gevel op 4 m en op 16 m hoogte, zonder gevelreflectie van de Rolderdiephof zelf. Er is gerekend met de maximale situatie van de centrale volgens het zonemodel (inzet van ketels). De situatie zonder inzet van ketels die zich het grootste deel van het jaar voor doet veroorzaakt aanzienlijk minder geluid.

In onderstaande tabel zijn voor de Rolderdiephof de berekende etmaalwaarden van invallend geluid van de Hulpwarmtecentrale weergegeven na de bouw van het bouwplan Wilhelminawerf en toename die wordt veroorzaakt door reflectie in dit bouwplan:

Ter hoogte van huisnr.	*Rekenhoogte (m)*	*etmaalwaarde*	*Toename door bouwplan*
186	*4*	*47,8 dB(A)*	*0,3*
186	*16*	*49,4 dB(A*	*0,4*
203	*4*	*48,7 dB(A*	*0,1*
203	*16*	*50,3 dB(A*	*0,2*
217	*4*	*48,9 dB(A*	*0*
217	*16*	*50,2 dB(A*	*0*

Ligging rekenpunten:



De toename van geluid op de gevel van de woning van indiener is heel beperkt, een dergelijk verschil is niet hoorbaar. Ook van belang is dat het geluidniveau van de HWC ter plaatse van de woning van indiener niet erg hoog is, zeker als het vergeleken wordt met de grenswaarden die de Wet geluidhinder acceptabel acht, 50 dB(A) voorkeursgrenswaarde (die buiten de zone op 5 m hoogte niet wordt overschreden) en 55 dB(A) maximale grenswaarde binnen de zone.

In het gemeentelijk geluidbeleid staat dat we aansluiting zoeken bij andere wet- en regelgeving als er een afweging moet worden gemaakt van iets wat niet strak is genormeerd. Zoals in dit geval de toename het effect van een plan op de omgeving. Voor wat betreft dit plan kan dan als volgt worden geconcludeerd:

- *Kwantitatief wordt nog steeds voldaan aan de voorkeurswaarde uit de wet geluidhinder voor industrielawaai;*
- *Indien we voor de beoordeling van de toename aansluiten bij de reconstructieregeling, dan is een toename van 1,5 dB aanvaardbaar. Daar zitten we hier ruim onder.*

8. Toekomstig maatgevend jaar

De hogere waarden, waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt, zijn niet gebaseerd op berekeningen volgens de gangbare praktijk. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om een periode van tien jaar (gerekend vanaf realisatiedatum van het plan) als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte verkeersintensiteit

in 2027 is waarschijnlijk hoger dan die in 2020. Dus ofwel wordt een verkeersplan van 2030 gebruikt waarin ook het effect van de plannen op het voormalige Defensieterrein is opgenomen, ofwel wordt geëxtrapoleerd vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,50/Ü.

Reactie
Voor een reactie op de representativiteit van het toekomstig maatgevend jaar wordt verwezen naar de reactie bij indienerzienswijze 82.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 219 (Eneco)

1.Geluidmaatregelen
Indiener verwijst naar paragraaf 5.3 Geluidhinder in het ontwerp bestemmingsplan waarin wordt aangegeven dat er ernstige geluidshinder optreedt in de slaapkamers en woonkamers van de te bouwen woningen en dat dit uit het oogpunt van goede ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor de Gemeente Utrecht. Als rechtvaardiging wordt aangegeven dat het niet mogelijk is om met betere geluidsisolatie deze hinder te voorkomen. In het onderzoek naar laagfrequent geluid (bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) wordt echter geconcludeerd dat door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidsniveau tussen buiten en binnen mogelijk vergroot kan worden. Er lijken dus wel degelijk mogelijkheden te zijn om de woningen beter te isoleren maar deze zijn niet nader onderzocht. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht in het kader van zorgvuldige besluitvorming de mogelijkheden tot aanvullende geluidsreductie van het binnengeluidniveau nader te laten onderzoeken.

Er wordt eveneens geconcludeerd dat de hinder slechts een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreden. De onderbouwing van de gemeente voor deze conclusie is dat de HWC met name ingezet wordt in tijden van grote warmtevraag en calamiteiten. Bij het beoordelen van potentiële geluidshinder dient de gemeente echter uit te gaan van de vergunde situatie. Conform vergunning mag de HWC 365 dagen per jaar in bedrijf zijn. De vergunde situatie dient door de gemeente als toetsingskader gebruikt te worden voor het bepalen van de geluidshinder. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht bij de toetsing uit te gaan van het juiste toetsingskader, zijnde de vergunde situatie.

In het overleg naar tussen KWP en Eneco waarnaar gerefereerd wordt is door Eneco aangeven dat geluidreducerende maatregelen aan de schoorstenen van de HWC hoogstwaarschijnlijk niet zondermeer mogelijk zijn. Aanvullend onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Dit niet uitgevoerde onderzoek wordt ten onrechte meegenomen in de afweging van de gemeente Utrecht om mee te werken aan de woningbouwontwikkeling naast de HWC. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht bij de afweging uit te gaan van de bestaande situatie.

Reactie:
Er zijn wel degelijk extra geluidsisolerende maatregelen genomen door de constructie van de daken en de gevels te verzwaren. Door toepassing van kalksteen binnenspouw-bladen en betonnen daken kan het geluidsniveauverschil tussen buiten en binnen geoptimaliseerd worden. De geluidwerende werking daarvan is onderbouwd. Van verdergaande aanvullende aanpassingen (glas en kozijnen) is echter niet duidelijk / niet aantoonbaar wat het geluidisolerende effect is in de 55hZ band. Daarom heeft toepassing daarvan geen zin.

Indiener merkt terecht op dat de juridisch vergunde bedrijfsvoering 365 dagen per jaar betreft. Daar staat echter tegenover dat (voorheen) Nuon en Eneco aangeven dat het aantal uren bedrijfstijd dat de HWC echt in bedrijf is, zeer gering is.
In de milieuvergunningverlening heeft deze geringe inzet een rol gespeeld ten aanzien van maatregelen (onder meer logboeken bijhouden, inspectie en eventueel reinigen ketels) en voorzieningen (onder meer meetapparatuur rookdichtheid) die zouden moeten worden getroffen. De totale bedrijfstijd is over een aantal dagen in het jaar verpreid (vooral stookseizoen) en bedraagt op basis van ervaringscijfers een halve dag tot 3½ dag per jaar. Bij calamiteiten kan het oplopen naar tientallen dagen in het jaar, maar dat is in de periode 2006-2014 slechts één keer gebeurd.

Desalniettemin onderkent dat het college dat het huidige functioneren van de Warmtecentrale minder passend is met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat. Het college is daarom met indiener in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de

indiener en gemeente inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC Kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. Een dergelijke aanpassing in de bedrijfsvoering vergt wel de nodige investeringen (circa 5 miljoen) die in redelijkheid niet geheel ten laste van de indiener dienen te komen. Indiener en gemeente zijn in overleg over een passende financiële tegemoetkoming. De afspraken tussen gemeente en indiener worden vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Conclusie
De zienswijze leidt tot een aanpassing van de onderbouwing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 220 (Fietsersbond)

1. Knelpunten in de hoofdfietsroute?

Indiener is van mening dat in het gemeentelijk beleid (hoofdstuk 2) ten onrechte het fietsbeleid niet genoemd wordt. De Kanaalweg is een van de belangrijkste fietsroutes door de stad en moet bij het beleid worden vermeld.

Indiener wijst erop dat de brug in de Kanaalweg deel uitmaakt van een hoofdfietsroute. De brug mag geen "pinchpoint" in die route worden, en dient, door de schuwafstand tot de brugleuning, nog iets breder te zijn dan de rest van de weg. Bij 3,5 meter wegbreedte kunnen een auto en een fiets elkaar niet goed passeren, daar is een minstens 4 m brede weg voor nodig. De schuwafstand tussen brugleuning en weg komt daar nog bij, evenals het voetgangersgedeelte. De helling mag hoogstens 2 % zijn. De brug moet aan de eisen van de fietsroute worden aangepast.

De Kanaalweg is onderdeel van een lange hoofdfietsroute, van Nieuwegein naar Breukelen, die op de rest van het traject een uitstekende fietsvoorziening biedt. De doorsteek van deze route over Lage Weide is één van de weinige lastige punten. Dit plan creëert op de doorfietsroute een nieuw tweede knelpunt in Transwijk. Niet alleen fietsers zijn met dit plan niet blij, ook aanpalende overheden die wel zorgen voor een echte snelle fietsroute hebben last van deze Utrechtse obstakels.

Indiener is van mening dat de (locaties van de) extra verbindingen, waarnaar in het ontwerpbestemmingsplan, Paragraaf 2.4.2, wordt verwezen, in het bestemmingsplan moeten worden aangegeven.

Indiener acht het niet verantwoordelijk dat het verkeer tijdelijk via de Kanaalweg de wijk moet bereiken. Dit leidt ertoe dat het (bouw)verkeer en later het (bezoekers)-verkeer tussen de vele fietsers moet doorrijden. Indiener is van mening dat het gebied al tijdens de bouw vanaf een andere weg dan de Kanaalweg moet worden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

(Paragraaf 4.2.1): Indiener is van oordeel dat de herstructurering van de weg, die destijds niet als fietsproject is uitgevoerd omdat deze bij de bouw ten laste van de exploitatie van dit bestemmingsplan gefinancierd zou worden, in dit plan moet worden opgenomen. De weg moet daarbij voldoen aan de eisen voor een hoofdfietsroute. Bijvoorbeeld door hem in te richten als fietsstraat. Voor voetgangers is een eigen ruimte (loopstrook) nodig. Indiener heeft bijlagen bijgevoegd waarin het een en ander wordt toegelicht.

Reactie:
In het plan is het fietsbeleid ten onrechte niet specifiek genoemd in de toelichting. Dit zal worden aangepast (zie het hoofdstuk wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen).

De brug in de Kanaalweg krijgt een rijbaan met een breedte van in totaal 5 meter (1,20 meter – 2,60 meter- 1,20 meter) met daarnaast aan één zijde een voetpad. Daarmee wordt ingespeeld op de toekomstige situatie waarbij de Kanaalweg autoluw / autovrij zal worden. Met een dergelijk profiel / dergelijke breedte vormt de brug geen knelpunt in de hoofdfietsroute. De bovenkant van het brugdek zal in de praktijk 0,2 meter boven het bestaande maaiveld uitsteken, de aansluiting zal uiteraard voldoen aan de daaraan gestelde eisen.

De ontsluiting van het plan vindt plaats in twee richtingen via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Het meeste bestemmingsverkeer zal afslaan naar het parkeerterrein via de toegangspoort onder het meest zuidelijk gelegen bouwblok E. Daarmee komt dat verkeer nooit op de Kanaalweg. Een klein gedeelte van het verkeer moet voorlopig nog wel over de Kanaalweg om het parkeerterrein ten noorden van de beoogde binnenhaven / horecavoorziening te bereiken. Dat gaat om dermate beperkte aantallen dat dit verenigbaar is met het fietsverkeer. Op termijn zal het

plan Kanaalweg 59 via de westzijde worden verbonden met het nog te ontwikkelen defensieterrein, zodat voor de bereikbaarheid de Kanaalweg helemaal niet meer gebruikt hoeft te worden.
Zie ook de beantwoording bij de zienswijzen 46 en 82 m.b.t. (bouw)verkeer. .

Het bouwverkeer zal op een vergelijkbare wijze worden afgewikkeld, maar zal noodzakelijkerwijs ook deels via de Kanaalweg moeten worden afgewikkeld. Met de bouwer zullen daarover nadere afspraken worden gemaakt. Het bouwverkeer zal niet in noordelijke richting naar de Van Zijstweg worden geleid, maar altijd terug in zuidelijke richting naar de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan, waarmee de Kanaalweg slechts over een korte afstand wordt belast met bouwverkeer.

Omdat de Kanaalweg in alle gevallen wordt ontzien is er geen alternatieve route noodzakelijk.

2. Wetering en sociale veiligheid

Paragraaf 2.4.2): Indiener wijst erop dat de aanleg van een wetering, zoals in de visie Merwedekanaalzone is opgenomen, de sociale veiligheid op de Kanaalweg vermindert. Het leidt ertoe dat bewoners niet direct vanuit hun woning/tuin naar de Kanaalweg kunnen als er problemen op de weg zijn. De Kanaalweg is nu 's nachts desolaat en blijft dat als de wetering er komt.
Indiener verwijst naar plaatsen waar de wetering al wel ligt, bijvoorbeeld langs het parkeergebouw van de Jaarbeurs. Dit is volgens indiener een diepliggend stinkslootje
dat 's zomers wordt verstikt in hoog opgroeiende grove grassen en 's winters vol zit
met ingewaaid vuil. Indiener heeft een foto van de wetering bijgesloten.
Indiener is van oordeel dat het groen langs de route de sociale veiligheid ten goede moet komen: Het moet mogelijk zijn naar de woningen te lopen, het groen mag geen verstopplekken bieden aan enge mannen en het groen moet er aantrekkelijk en verzorgd uitzien. De wetering past daar niet bij.

Reactie:
Het herstel van de beoogde Vleutense Wetering is onderdeel van de plannen voor de Kanaalweg die nog verdere uitwerking behoeven, samen met de planuitwerking voor het defensieterrein. Daarbij zal het aspect sociale veiligheid uiteraard een rol spelen. Voor de waterhuishouding in de Vleutense Wetering is het van belang dat het oude tracé juist zoveel mogelijk wordt hersteld en er sprake is van een goede doorstroming, zodat de toestand van de wetering zoals die nu wordt aangetroffen naast het parkeergebouw van de Jaarbeurs wordt voorkomen.

3. Bestaande bomen

(Paragraaf 4.2.2): De huidige bomen vormen een waardevolle kwaliteit van de fietsroute. Ze zorgen voor verkoeling op hete dagen en vangen veel fijnstof uit de lucht. De gezonde bomen kappen om een wetering te graven vindt indiener strijdig met het bomenbeleid. Het is niet goed voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De bomen moeten blijven staan.

Reactie:
De bomen ter plaatste van het bouwplan Kanaalweg 59 blijven voorlopig staan. Zolang er nog geen definitieve plannen zijn vastgesteld voor de inrichting van de Kanaalzone is kappen niet aan de orde. Om het bouwplan te bereiken en mogelijk te maken zijn er wel enkele bomen in de kanaalzone gekapt. Opgemerkt wordt dat het hier allemaal volwassen exemplaren van de Canadese Populier betreft, die gezien hun leeftijd naar verwachting met een jaar of 10 aan het einde van hun levenscyclus zijn. In de nog uit te werken plannen voor de kanaalzone zullen altijd bomen terugkomen.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt paragraaf .4.9 ‘Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar’ aangevuld met een korte samenvatting van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar en het

daar bij behorende Actieplan Utrecht Fietst. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de verbeelding of de regels.

Zienswijze 226 en 227

1. Verlies van privacy

Indiener is bewoner van één van de woonboten op het Merwedekanaal en van mening dat inkijk vanuit de appartementen tot inbreuk op de wet privacy leidt.

Reactie:
De afstand tussen de woonboten en de bebouwing in het plangebied bedraagt circa 50 meter. In hoog stedelijk gebied is dat een geenszins ongebruikelijke of onredelijk kleine afstand tussen woonbestemmingen. Wij zijn dan ook van mening dat daardoor geen onevenredig privacy verlies optreedt bij indiener. De privacywet gaat overigens over de bescherming van persoonsgegevens en niet over de onderlinge afstanden tussen woningen.

2. Geluidsoverlast

Indiener wijst op geluidsoverlast van de horecabestemming aan de haven en de uitrit van de parkeergarage.

Reactie:
Zie reactie onder 98.

3. Planschade

Indiener is van mening dat, door bovenstaande argumenten, mogelijk tot waardevermindering van zijn woonboot leidt. Hij verzoekt om aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan of anderzijds schadeloosstelling

Reactie:
Indien indiener van mening is dat hij door de planontwikkeling in een planologisch nadeliger positie komt te verkeren waardoor hij schade ondervindt die redelijkerwijs niet geheel voor zijn rekening dient te komen, kan hij, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, bij de gemeente een verzoek indienen voor tegemoetkoming in de planschade. Gezien de afstand van de nieuwbouw tot de woonboot van indiener, alsmede gezien de ligging van het plangebied en de woonboot van indiener in hoog stedelijk gebied, achten wij de kans dat een eventuele planschade het normale maatschappelijke risico overstijgt echter zeer gering.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Gemeente Utrecht

Zienswijze 363

1. Uitzicht

Indieners zijn van mening dat de hoogbouw van het nieuwbouwcomplex niet past in de omgeving. Zij wijzen op de 35 meter hoge schoorstenen van de Hulpwarmtecentrale. Deze zijn tot gemeentelijk monument verklaard. Het is naar hun mening zonde om een monument van de ene zijde aan het zicht te onttrekken en van de andere zijde het monument te zien met de hoge bebouwing erachter. Ook zijn zij van mening dat de geplande hoogbouw geheel niet past in de directe omgeving, waar de bestaande bebouwing maximaal 6 verdiepingen hoog is.

Indieners vrezen dat door het herstel van de Vleutense Wetering mogelijk geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Dit zouden zij een gemis vinden qua uitzicht, naast het feit dat het de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben ten goede komt.

Reactie:
De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde verminderd inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte-accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Behoud is echter wel gegarandeerd.

Voor het overige zie beantwoording 102. 2

2. Horeca

Indieners maken zich zorgen over geluidsoverlast indien er horeca komt. Als de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoeken zij om in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening (met regels voor geluidsnormen voor overdag en 's avonds).

Reactie:
Zie reactie onder 98.

3.Fietsverkeer op Kanaalweg

Indieners wijzen erop dat het de Kanaalweg - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute is, waar naast fietsers ook veel hardlopers gebruik van maken. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers, horecabezoekers, maar ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca. Hierdoor ontstaat tijdens de bouw, maar ook na de ingebruikname van het complex te veel hinder voor de fietsers. Het bestempelen van een weg tot fietsstraat om er vervolgens meer verkeer overheen te sturen is volgens Indieners tegenstrijdig beleid.

Reactie:
Zie beantwoording bij zienswijze 82 m.b.t. verkeer.

4. Scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal

Indieners maken zich zorgen om een toename van geluidsoverlast als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan. Zij wijzen erop dat een passerende gemotoriseerde boot op het kanaal buiten, maar ook binnen goed te horen is.

Reactie:
Zoals aangegeven heeft de jachthaven een beperkte omvang en capaciteit. Hierdoor zullen alleen niet- of licht gemotoriseerde bootjes hiervan gebruik kunnen maken. Wij achten het vanwege de beperkte capaciteit van de haven en het soort boten dat daarvan gebruik kan maken, niet

aannemelijk dat hierdoor een onevenredige hinder voor de woonboten aan de overkant van het kanaal zal ontstaan.

5. Boren in plaats van heien

Indieners verzoeken in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij omliggende woningen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze 82.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Gemeente Utrecht

4 Bijlage: Anonieme zienswijzen

(47)

UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING
Verlengde Hoogravenseweg 13 | 3525 BB Utrecht | 030 - 289 08 70
K.v.K. nr. 40477637 | info@urvviking.nl | www.urvviking.nl

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.007897

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 15 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Utrechtse roeivereniging Viking is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiers te begrijpen zijn.

Plan Wilhelminawerf
Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Wij hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;

- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Roeien in Utrecht
In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroei-verenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijdploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijebrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal. Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaatsvindt. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.
Zonder goede trainingen geen goede wedstrijdploegen; zonder goede wedstrijdploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

Ervaringen met andere watergebruikers
Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenners, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

Aanvullend aandachtspunt
In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.
Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief

te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeier, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

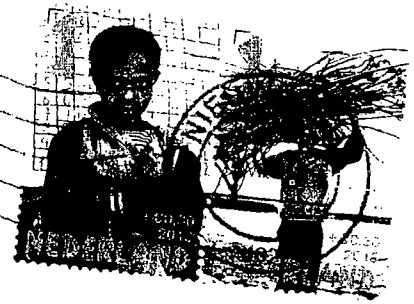
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat Viking de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. Viking stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
namens de Utrechtse Roeivereniging Viking,

voorzitter

UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING
Verlengde Hoogravenseweg 13, 3525 BB Utrecht



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

N11PP 3500CE200

70

21 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008123



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

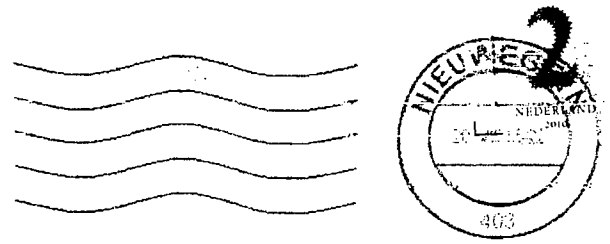
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de *flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd*, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

P.S. Voor mij als veteranen roeister is het vanwege de drukte door de roeiers van Oca en Triton al met dwenlijk om door de weeks in de avonduren op het Merwedekanaal te roeien. Door deze plannen wordt het roeien ook in het weekend vrijwel onmogelijk.
Alternatief roeiwater voor geladele boten is er niet. Graag wil ik dat nadrukkelijk wordt onderzocht of het Merwedekanaal nog wel extra scheepvaart kan hebben zeker ook omdat het Merwedekanaal een "klotsbak" is en gemotoriseerd verkeer lang golven geeft op het water hetgeen erg verstorend is voor de roeihaal.
Ik waardeer uw inspanningen om dat deel van Utrecht aantrekkelijk te maken maar dat mag niet ten koste gaan van onuitwisbare roei-accomodatie



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gezond-
heidsontwikkeling,
T.a.v. P.H. Meijer,
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M1SPP 3500CE200

84

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf, gepubliceerd op 19 juni willen wij daarop onze zienswijze geven.

Wij, mijn echtgenote en ik, zijn 50 jaar betrokken bij de roeisport in Utrecht en hebben beiden ook nog onze jeugd bij het Merwedekanaal doorgebracht. Wij hebben daardoor - menen wij - een goed inzicht in de historische ontwikkelingen, maar ook in de gevolgen van de voorgenomen besluiten.

In algemene zin zal onze zienswijze niet veel verschillen van die van de roeiverenigingen, maar wij willen het volgende benadrukken:

VEILIGHEID
Door de aanleg van een recreatiehaven wordt gewerkt aan een zeer onveilige situatie en wel hierom:

a. er zijn jaarlijks maar liefst ca. 100.000 passeerbewegingen voor de uitgang van de beoogde haven
b. de (uitgang van de) haven wordt gecreëerd op een van de meest onlogische plekken van het kanaal (smal deel, in bocht, vlak bij brug)
c. door de gekozen uitgang wordt ook het verkeer dat onder de Balijebrug doorgaat (heen en weer) ernstig belemmerd
d. de gedragingen van bestuurders van plezierboten zijn niet altijd best, vaak zijn zij niet op de hoogte van de vaarregels en -om het onparlementair te zeggen- klooien ze maar wat aan. Aan snelheidsaanwijzingen (lees:beperkingen) houden velen zich niet. Handhaving gebeurt niet.
e. specifieke aandacht vragen wij voor een kwetsbare groep. Jonge jeugd wordt het roeien bijgebracht, maar hun reacties op het water en het omgaan met lastige situaties zijn niet zoals van volwassenen kan worden verwacht. Daarvoor wordt intensieve begeleiding gegeven, maar de situatie wordt met dit plan dus veel gevaarlijker.
f. Horeca (bedoeld sterke drank) en verkeer, dus ook waterverkeer, verdraagt zich niet altijd met veiligheid. Vorig jaar is in de gemeente Sticht Vecht na afloop van een parade nog een dodelijk ongeluk gebeurd. Ook voorzien wij dat op dit punt geen controle en handhaving zal plaatsvinden.
g. stapeleffrect. We verwezen naar de historie. Veel is veranderd aan en op het Merwedekanaal en er is nog meer in de ontwikkeling, zoals bruggenbouw). Dus krijg je -als alles doorgaat- alleen maar toenemende onveiligheid

(TOP)SPORT ROEIEN in Utrecht

Roeien is een belangrijke sport in Utrecht. Los van verschillende politieke opvattingen waardoor breedtesport dan wel topsport wordt aangehangen, sport is belangrijk.
In Utrecht zijn zo'n 2000 personen lid van de drie verenigingen, ruwweg 2/3 bij de studentenclubs Triton en Orca en 1/3 bij de algemene vereniging Viking.
Kenmerkend voor de Universiteitssteden is dat ze allemaal studentenroeiverenigingen hebben, wat bijzonder is.

Het overgrote deel van de roei(ster)s is recreatief, beperkt prestatief bezig, sport en de vereniging zijn belangrijk voor hen.
Een kleiner deel wil in de roeisport echt presteren en het streeft deelname aan wereldkampioenschappen en Olympische spelen na.

De Utrechtse clubs zijn daarbij zeer succesvol
Een paar feiten:

- deelname aan 11 Olympische Spelen
- (zilveren medailles in 2000 en 2008, bronzen medailles in 1964, 1984, 2012)
- tientallen medailles op WK, EK, Universiades en juniorenkampioenschappen
- meer dan 10 sportpijzen van de gemeente utrecht
- een ereprijs van de Universiteit Utrecht

Roeien, kernsport voor de gemeente Utrecht, dat klinkt goed en bemoedigend.
Maar het is belangrijk te beseffen dat drie zaken belangrijk zijn:

1. mensen (leden, ondersteuners etc.)
2. materiaal (boten, botenhuis)_
3. **GESCHIKT ROEIWATER**

Wat is een voetbalclub met een kantine en een bal, maar geen veld?
Voor roeien is geschiklt water belangrijk, voor toproeien moet dat aan wat meer eisen voldoen.
De voorgestelde plannen maken het roeiwater absoluut ongeschikt voor het toproeien en minder geschikt voor het roeien in het algemeen.
De gevolgen zijn: evident:

1. verminderende aantrekkelijkhied van en aandacht voor de roeisport
2. teloorgang ("de dood") van het roeien als topsport in Utrecht.

In de aanhef spraken wij over 50 jaar terug. Toen waren er dikke rapporten over een roeibaan, die er niet gekomen is. Ook de afgelopen jaren kwam een roeibaan in beeld. Het verslag van het Politiek SportCafé in juni j.l. eindigt:' hoe dan ook, het Dossier Roeibaan sleept zich voort zonder zicht op een oplossing. Zelfs die krachtige, creatieve sportwereld lijkt hiervoor geen oplossing te vinden. En dus zal het bij het Politiek Sportcafé 2016 vast (ook) weer gaan over roeiwater.'

DAMES EN HEREN,

1. **met klem vragen wij u af te zien van de aanleg van de haven zoals bedoeld in het ontwerp bestemmingsplan.**
2. **Het Merwedekanaal primair te beachouwen als "roeiwater" en het overige beleid mbt het Merwedekanaal daarop af te stemmen**
3. **1 en 2 zouden ons insziens moeten gelden zolang niet is voorzien een geschikte nieuwe (trainings)roeibaan**

Tot slot
Graag nodigen wij u van harte uit zelf de situatie in ogenschouw te nemen. We willen dat organiseren op het water, in boten, en langs het water. We vernemen graag van u en zullen u meenemen in de wereld van 2000 enthousiaste roeiliefhebbers.

Wij zijn overigens heel blij dat veel (ex-)topoers en anderszins betrokkenen het beroep de besturen van de roeiclubs in hun bezwaren ondersteunen.

Met vriendelijke groet

NOOT:
id van Viking en in velerlei zin betrokken bij het verenigingsgebeuren. Hij heeft meegewerkt aan de uitgave van boeken over het roeien: Jubileumboeken URV Viking (2006, 2011), Geschiedenis van de Kon. Holland Beker (2011) en Helden op het Water (2014).
Hij is voorzitter van de Stichting Documentatiecentrum Roeisport, bestuurslid Sticht Documentaire 150 jaar Roeisport
Recent is een artikel verschenen in Oud-Urecht over de Utr. Verenigingen, dat hier is bijgevoegd.

stuurt en coacht 50 jaar bij Viking. In haar jeugd stuurde zij roeiploegen van Charon en Batavier, voorlopers van Orca.

De geschiedenis en successen van Triton, Orca en Viking is in mooie werken geboekstaafd.



De Varsity-winnaars van 1933 bij het erevlot: F. Moltzer (boeg), W.F.F. Oppenoorth, J.C.J. Storm van 's-Gravensande, W.A.P.F.L. Storm van 's Gravensande (slag) en C.L. van Woelderen (stuurman).

□ ARCHIEF TRITON

Triton, Viking en Orca, roeien in Utrecht

Utrecht kent een rijke roeigeschiedenis die teruggaat tot het laatste kwart van de 19e eeuw. De drie nog bestaande verenigingen werken nauw samen, maar koesteren ook hun eigen identiteit en tradities.

Utrecht telt drie roeiverenigingen, twee studentenverenigingen en één open burgervereniging. De oudste vereniging, Triton, is opgericht in 1880, gelieerd aan het Utrechtsch Studenten Corps en telt 750 leden. Tot de oprichters behoorde Willem Einthoven, in 1924 winnaar van de Nobelprijs voor de Geneeskunde. In 1906 werd de burgerroeivereniging Viking opgericht, die nu 650 leden heeft. De derde is Orca (700 leden), in 1970 ontstaan u de fusie van twee studentenroeiverenigingen, De Batavier en Charon. De Batavier was aanvankelijk verbonden met studentenvereniging Unitas, Charon met Veritas. Beide waren lange tijd subverenigingen van Viking. Ze splitsten zich weer af in de jaren zestig, functioneerden vervolgens een aantal jaren zelfstandig, maar zagen zich door gebrek aan voldoende kaderleden, financiële middelen en behoorlijke huisvesting in 1970 gedwongen tot een fusie.
De historie verhaalt van meer verenigingen (zie de tabel). Ook de universiteitssteden Groningen, Leiden en Delft kennen drie verenigingen, twee voor studenten en één open vereniging.
Sinds 1978 zijn de clubs gezamenlijk gehuisvest in accommodatie De Driewerf in Hoograven aan het Merwedekanaal. De slechte accommodaties van de afzonderlijke clubs en hun beperkte financiële middelen leidden in

nenspraak met de gemeente en de universiteit tot deze zamenlijke huisvesting. Dat ging niet zonder slag of ot. Wat voor buitenstaanders misschien logisch leek - t samengaan van Orca en Triton - was dat voor de clubs f allerminst. Ze hechten sterk aan hun eigen identiteit moesten al flink slikken bij het idee van een gedeelde ntine in het nieuwe gebouw.
nwege de groei van de clubs is de accommodatie sinds- n verschillende keren uitgebreid en nu beschikt elke b over goede, eigen voorzieningen waar ze hun eigen ntiteit kunnen koesteren.

rgers, ballen en knorren

ing telt leden van 10 tot 80 jaar, even veel vrouwen als nnen en met een diverse achtergrond. De leeftijdsgroep sen 20 en 30 jaar is er permanent ondervertegenwoor- gd. Dat is de groep die studeert (en dan lid is van een stu- ntenroeivereniging) of druk is met loopbaan en/of gezin.
ewel het lidmaatschap van het Utrechtsch Studenten rps sinds 1969 geen voorwaarde meer is voor het lid- aatschap van Triton, bestaan er wel lijnen tussen het rps en Triton. De mores van het corps worden wel niet zo strikt gevolgd, voor de niet-corporalen blijven de rpsleden toch de 'ballen'. Omgekeerd worden de niet- rporale roeiers 'knorren' genoemd.
de corporale vereniging, dus ook bij Triton, zijn van dsher de jasjes en dasjes gewoon, men hecht er aan zich 'correct' te kleden. De knorren kenden in veel gevallen geen verenigingskleding naast hun sportkleding, hooguit een trui.
Ook bij het benoemen van boten kiest Triton een serieuzere uitstraling. Vaak worden boten genoemd naar ereleden of anderen die een voorname rol hebben gespeeld voor de vereniging. Bij Orca vinden we namen als 'Prof. Dr. Erelid' en 'Shunyi Yungi..wat een knor', terwijl Tritonboten vaak formele namen hebben als 'A.P. Nolet' en 'J.E.J. ten Berg'.

Bestuurslid Stichting Documentatiecentrum Roeisport, erelid van de U.R.V. Viking.

Overzicht Utrechtse roeiverenigingen

Naam	Jaren	Doelgroep	Loods	Bijzonderheden
Roei- en Zeilvereeniging	1862 - ??	studenten	onbekend	genoemd in *Studentenalmanak* 1862
Roei- en Zeilvereeniging Het Spookschip of De Vliegende Hollander	1869 - ??	studenten	onbekend	genoemd in *Studentenalmanak* 1869
De Vliegende Hollander	1872 - ??	studenten / burgers	Kromme Rijn	genoemd in *Studentenalmanak* 1873
Utrechtsche Studenten-roeivereeniging Triton	1880 - heden	studenten	Kruisvaart (1880) Park Oog in Al (1923) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereeniging Viking	1906 - heden	burgers en tijdelijk studenten (subgroepen/ -verenigingen)	Oude Rijn (1907) Keulsekade (1921) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereeniging De Batavier	1912 - 1926	studenten	Oog in Al	verbonden met Unitas
Ulysses	1936 - 1937	studenten		idem, niet actief geworden
Charon	1945 - 1970	studenten	Zeehaenkade (1967)	verbonden met Veritas, subgroep Viking, afgesplitst in 1967
De Batavier	1956 - 1970	studenten	Oudegracht (1962) Zeehaenkade (1967)	subgroep Viking, afgesplitst in 1962
Orca	1970 - heden	studenten	Zeehaenkade Hoograven (1978)	fusie van Charon en De Batavier
Opopoi	1960 - 1973	studenten (vrouwen)	Zeehaenkade	verbonden met UVSV, in 1973 fusie met Triton

Veel gewoonten zijn voor beide clubs dezelfde geworden. Bovendien wordt er veel samen gedaan, zeker ook samen geroeid. Naast een gezonde sportieve ontmoeting is daarom het knorren- versus ballenverhaal vooral een thema bij de introductie, in liederen en bij het cabaret. Uit een in 2005 gehouden enquete onder Orca-leden bleek dat 45 procent lid zou worden van Triton als Orca niet bestond. Toch is er een bijzonder moment waarop je of voor de een of voor de ander bent: de jaarlijkse *Varsity*.

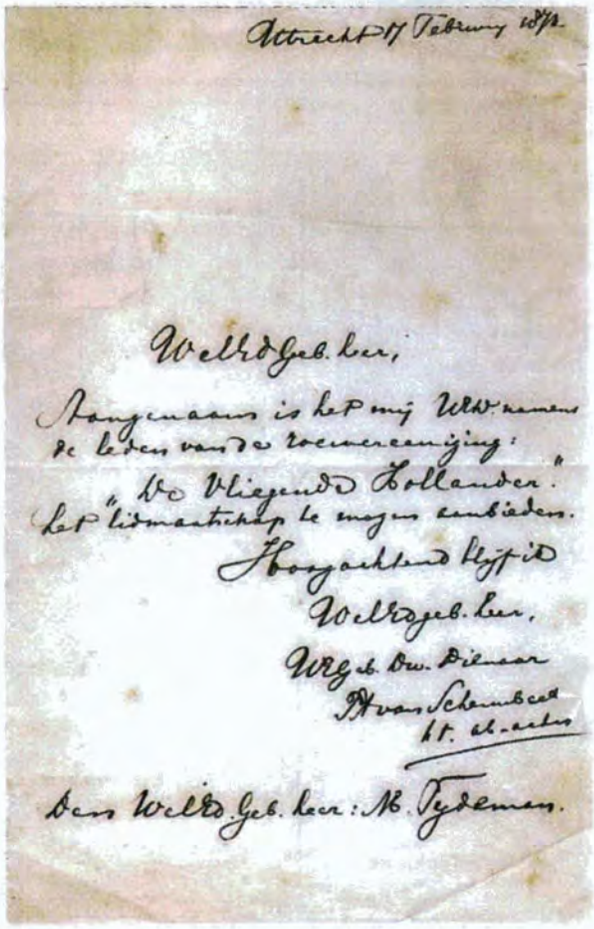
Nationale universiteitsroeiwedstrijden

Geïnspireerd door de jaarlijkse race tussen Oxford en Cambridge op de Thames organiseerden de roeiverenigingen Njord en Laga uit Leiden en Delft in 1878 de eerste *Varsity* (verbastering van *University*) op het Galgewater in Leiden. In 1882 nam Triton als derde vereniging deel en een jaar later werd de Nederlandsche Studenten Roeibond opgericht om het evenement verder uit te bouwen. De Varsity was voorbehouden aan de corporale roeiverenigingen.

De wedstrijd kent diverse nummers, maar het hoofdnummer is de wedstrijd van de Oude Vieren, waarin de clubs hun beste roeiers laten plaatsnemen. Winnen van dit nummer geeft sterrenstatus op de vereniging.

Triton heeft de Varsity vijftien keer gewonnen, maar de laatste keer was alweer lang geleden, in 1967. De ploeg bestond uit Erik Hartsuiker, Herman Rouwé, Tom Dronkert, Berend Brummelman en stuurman De Ruiter. Deze vier ging een jaar later ook naar de Olympische Spelen van Mexico. Hartsuiker en Rouwé hadden in 1964 in Tokio al brons gewonnen in de twee met stuurman.

In 1973 werd de Varsity opengesteld voor alle studentenverenigingen. De eerste knorrenclub die wist te winnen was Orca in 1980, nota bene in het jaar dat Triton zijn eeuwfeest vierde. Bij een deel van de supporters van corporale verengingen leidde dat tot onsportieve reacties langs de kant die door de organisatie krachtig werden veroordeeld. Overi-



Utrecht 17 Februarij 1882.

Welld Geb. Heer,

Aangenaam is het mij UWEd namens de leden van de roeivereeniging: "De Vliegende Hollander" het lidmaatschap te mogen aanbieden.

Hoogachtend blijft ik

Welldegeb. Heer,

UWEd. Dw. Dienaar

P. van Schaubeek

Lt. d. Artill.

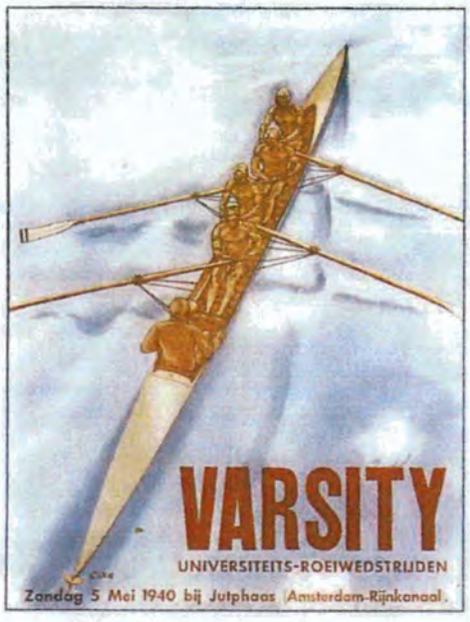
Aan Welld Geb. Heer: M. Tydeman.

Briefje met uitnodiging lid te worden van De Vliegende Hollander, de eerste roeivereniging.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF

Affiches Varsity 1940, 1941 en 1946.

□ ARCHIEF TRITON







gens deed Orca niet mee aan de verplichte ceremonies oals het geven van een receptie en de kroegjool. Dat werd le club niet in dank afgenomen.

Orca won daarna nog vier keer, het laatst in 2004 met de oeiers Geert Cirkel, Bert Westerveld, Sjoerd Hamburger, oy van Kessel en stuurman Merijn van Ooijen. Het feest verd corporaal gevierd, *de Volkskrant* zette als kop boven et verslag 'Zelfs de roeiers van Knorca vertonen nu bralerig gedrag'. Vanaf 2005 kwam de winnaar steeds uit msterdam (Nereus) of Rotterdam (Skadi).

De toezegging die Triton in de jaren veertig deed de organisatie van de Varsity op zich te nemen als deze in 'Utrecht' ou worden gehouden, heeft ze altijd gestand gedaan. In 940 en vanaf 1946 is de Varsity op het Amsterdam-Rijnanaal verroeid met uitzondering van 1971 toen de strijd laatsvond op de Amsterdamse Bosbaan. Tot 1970 werd er estart in Utrecht en gevaren tot Jutfaas, daarna op een raject bij Houten.

oeien in soorten en maten

Orca en Triton tellen veel leden voor wie de sport en de verning in de eerste plaats gezelligheid betekenen. Er worallerlei sociale evenementen georganiseerd, zoals thema)feesten en wintersport, maar ook wedstrijden op et kanaal. Veel ploegen doen - weliswaar niet op topniveau - mee aan competities met andere verenigingen. Wie ich 'comporoeier' noemt, maakt daarmee de ingewijde luidelijk wat voor soort roeier hij is.

Voor beide clubs is de opleiding van roeiers en roeisters voor le (inter)nationale top een beleidsprioriteit. In het verleden ijn dan ook veel sportieve successen behaald. Voor maar iefst elf Olympische Spelen werden mannen en vrouwen an de huidige drie Utrechtse clubs geselecteerd. Ze behaalden vele finaleplaatsen en oogstten twee zilveren en drie ronzen medailles (zie kader). Naast deze successen waren r ook topklasseringen op Wereld-, Europese en Studentenampioenschappen. De clubs behoorden meerdere malen ot de gelauwerden voor de jaarlijkse Utrechtse sportprijzen. ij Viking is het aanbod van recreatief roeien groter, wat ok te maken heeft met de bredere spreiding in leeftijd bij ie club. Het prestatief (top)roeien vindt vooral bij de juniplaats. Als die gaan studeren, stappen ze bijna altijd naar een studentenclub en dan blijkt hun achtergrond en perfecte basis om door te groeien naar de top. Triton en Orca hebben daar aardig wat sportieve vruchten van weten e plukken.

Het dagelijkse roeien gebeurt op het Merwedekanaal. Daarnaast zijn het 'rondje stad' via de Vaartsche Rijn, Singel en Oudegracht en een tochtje op de Kromme Rijn in rek. Verder doen leden van Viking, Triton en Orca mee aan ochten georganiseerd door andere verengingen in het hele and, aan meerdaagse tochten in het buitenland en aan ange-afstandstochten met wedstrijdkarakter.

Net als de andere verenigingen schuwt ook Vikingen bijzondere projecten niet. Roeiers van Viking slaagden er in 1977 in m - bij de tweede poging - Het Kanaal over te steken van Calais naar Dover. De club doet jaarlijks met meerdere ploegen mee aan de Elfstedentocht en organiseert zelf een prestatieve tocht van 90 kilometer door het Hart van Holland,



Bootslieden vader (Cor) en zoon (Wim) Heuvelman poseren met hulpje Jan voor de campagne 'Vakmanschap is Meesterschap' van bierbrouwer Grolsch.

FOTO PAUL HUF | ARCHIEF TRITON

waarvoor ook uit het buitenland belangstelling bestaat.
Twee keer per jaar, in december en januari, strijden de drie clubs op alle niveaus en in verschillende boottypes tegen elkaar. Dat zijn de zogenaamde *Bumpingraces*, die door respectievelijk Triton en Orca worden georganiseerd. De roeiers en roeisters dragen dan het clubtenue, terwijl de verenigingen zich ook onderscheiden door de clubkleuren op de bladen van de riemen en door de bootnamen. Bijna alle Vikingboten zijn vernoemd naar helden uit de Noorse mythologie.

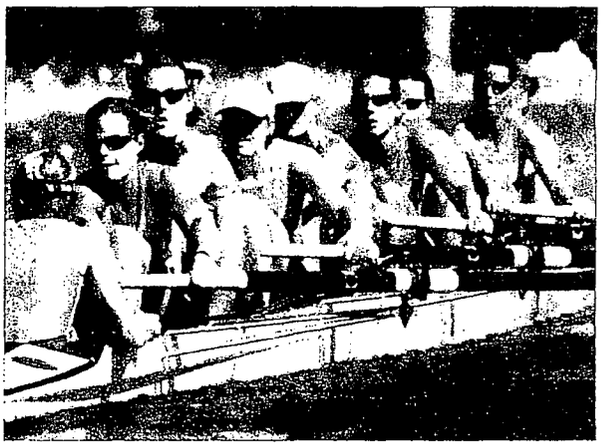
Eigen bootslieden

Boten werden van oudsher gebouwd van hout en dat vereiste deskundig onderhoud. De eerste veertig jaar had Triton



In 1977 staken vier Vikingers (Fred Tap, Peter Knappstein, Jos Steehouder en Walter Vermeulen) het Kanaal over van Calais naar Dover. Voor de 48 kilometer hadden ze 5,5 uur nodig, voor de laatste kilometer één uur!

ARCHIEF VIKING



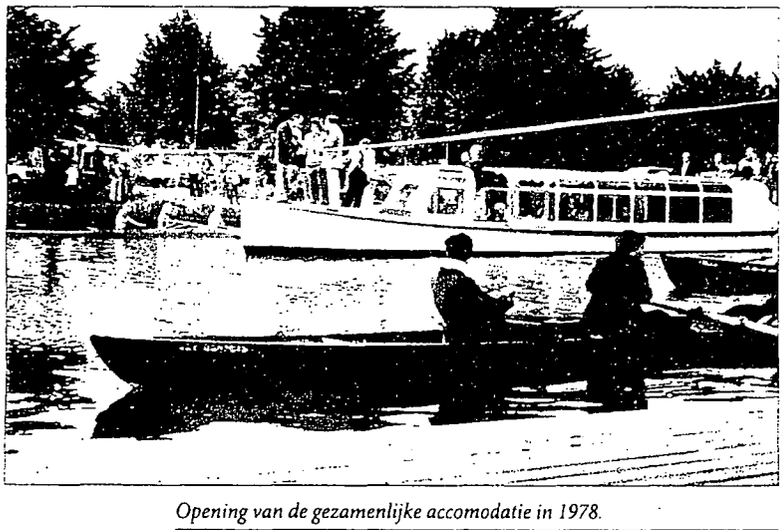
De Nationale Damesacht acht die op de Olympische Spelen in Sydney zilver behaalde met als slagenpaar de Orcanen Elien Meijer en Marieke Wetserhof, daar achter van Viking Tessa Appeldoorn.

□ FOTO RAINER EMPACHER

Hendrik van Essen in dienst om het beheer en onderhoud te doen. Hij werd in 1923 opgevolgd door Cor Heuvelman, die een groot vakman bleek. Voor Triton, maar ook voor Viking, bouwde hij vele boten. Zijn zoon Wim volgde hem in 1961 op en bleef voor de vereniging werken tot de verhuizing naar Hoograven in 1978. De kwaliteiten van vader en zoon Heuvelman kregen ook erkenning toen ze figureerden in een reclamecampagne van het biermerk Grolsch in de serie 'Vakmanschap is Meesterschap'. Vanaf 1978 ging Wim Heuvelman als ambtenaar van de gemeente werken voor de drie verenigingen samen. De derde generatie Heuvelman is belast met het beheer van de roeiaccommodatie.

Tegenwooordig worden boten van kunststof gemaakt. In Europa zijn *Empacher* (Duitsland) en *Filippi* (Italië) grote namen. Maar ook import van Chinese boten neemt toe. Het Utrechtse bedrijf *EuRow* van Rob Heeres, bootsman van Orca en Triton, krijgt uit het hele land opdrachten voor onderhoud en reparaties van roeiboten.

Ook Viking had eigen bootslieden in dienst. De eerste bootsman was Hendrik Oorlog, die in 1912 werd opgevolgd door Jan Nagtegaal. Diens zoon Albert stond later de botenbouwer Jacob Slegtenhorst bij die van 1943 tot aan zijn pensionering in 1970 maar liefst 39 boten voor Viking bouwde. Daarvan is er nog één over, de Jan Nagtegaal, die ceremonieel gebruikt wordt, bijvoorbeeld bij een (roeiers)huwelijk.



Opening van de gezamenlijke accomodatie in 1978.

□ ARCHIEF TRITON

Nieuw trainingswater gezocht

Vanuit de huidige locatie aan het Merwedekanaal z de stad, de Kromme Rijn en de Vecht via de Vaartsch Rijn goed bereikbaar. Maar roeiend Utrecht ziet toch met groot plezier het verder herstel van de Singel tegemoet. De recreatievaart is daar en in de grachten de laatste jaren wel fors toegenomen, maar tot nu toe levert dat weinig problemen op.

Absoluut problematische wordt het met het Merwedekanaal. De groeiende bebouwing richting het kanaal, de toenemende recreatie en een aantal nieuwe bruggen maken het Merwedekanaal steeds minder geschikt als trainingswater voor de wedstrijdploegen. De situatie langs het kanaal voor de begeleiders die meefietsen is niet zonder risico's. Deze ontwikkeling kan negatief uitwerken op de topsportambities van Triton, Orca en - in mindere mate - Viking. Plannen om een roeibaan aan te leggen in de polder Rijnenburg zijn door de econmische crisis stilgelegd. Toch zou daar of elders een oplossing gerealiseerd kunnen worden die vele belangen dient.

Bronnen

Appeldoorn, Frim e.a, *Eeuwig Viking, 100 jaar burgerroeivereniging* (Utrecht 2006).

Berg, Johan ten, e.a, *Lustrumboek Triton 1880-2005* (Utrecht 2005).

Berg, Johan ten, Leo van de Ruit en Ruud Stokvis, *125 jaar Koninklijke Nederlandsche Studentenroeibond* (z.p. 2008).

Lustrumboekcommissie *Orca 1970-1995* (Utrecht 1995).

Lustrumboekcommissie *Orca 1970-2005, Lustrum 7* (Utrecht 2005).

Winden, Chris van, e.a, *Orca 1970-1980, in 10 naar 100* (Utrecht 1980).

PKLP1 160802
20-07-15 12:23
NEDERLAND

€ 2,07

Aan de gemeenteraad v Utrecht
Ruimtelijke en Econ. Ontwikkeling afd. gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

105

Gemeente Utrecht
Bestuursdienst
24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008328

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;

- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- Het ontbreken van enig alternatief trainingswater voor de drie roeiverenigingen van Utrecht;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren met de regels en de veiligheid van de roeiers omgaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt roeiwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen.

Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart. De ervaring leert dat pleziervaart over het algemeen buitengewoon weinig rekening houdt met roeiers. Men houdt zich niet aan de maximumsnelheid en heeft geen oog voor de deining die dit veroorzaakt en de bijbehorende overlast voor roeiers die aan het trainen zijn. Een toename van de recreatievaart op het Merwedekanaal zal dit probleem vergroten. Daarnaast zullen bij meer drukte meer boten in de verleiding komen elkaar op te lopen, wat een toename van het aantal onveilige situaties zal veroorzaken, met alle gevolgen van dien (zie paragraaf 'Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal').
In het bijzonder maak ik mij daarnaast zorgen over sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het

Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Het ontbreken van alternatief trainingswater voor de drie roeiverenigingen

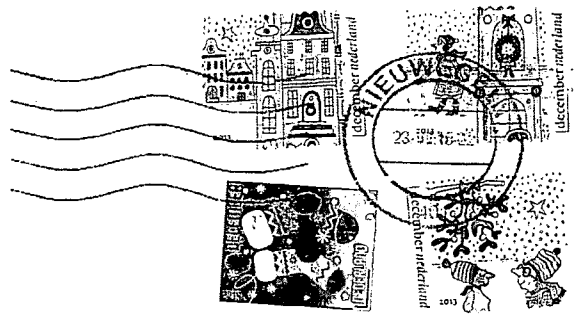
De drie roeiverenigingen die in Utrecht gevestigd zijn hebben geen ander trainingswater tot hun beschikking dan het Merwedekanaal. Het plan voor het realiseren van een recreatiehaven brengt het veilig gebruik van het enige (!) trainingswater in gevaar. Het is onacceptabel om in een grote (studenten)stad als Utrecht het voortbestaan van drie roeiverenigingen met gezamenlijk meer dan 1200 leden in gevaar te brengen door meer recreatievaart op het Merwedekanaal mogelijk te maken. Bovendien zijn het nut en de noodzaak van dat laatste mijns inziens uiterst discutabel.

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015

GemeenteRaad Utrecht
Ruimtelijke ~~Ordening~~ en Economische
Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer.
Postbus 16200 3500 CE Utrecht.

(48)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

15.007898

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

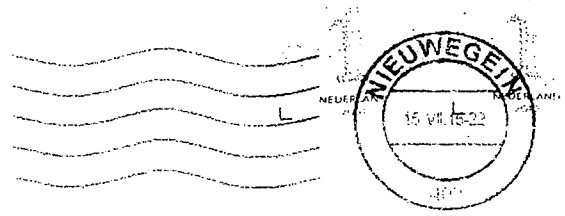
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

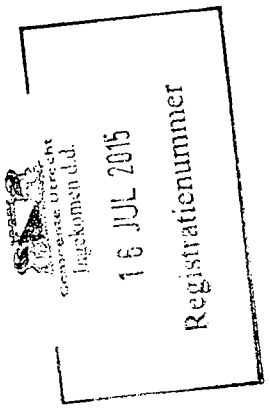
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke/economische ontwikkeling,
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

3573 AE-113

(49)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.007902

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roel)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :





402

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en economische ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meyer
postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

N06PU 3500CE200

Gemeente Utrecht
ontvangen d.d.
15 JUL 2015

50

15 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Gemeente Utrecht

Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

15 JUL 2015

aan: Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en E.O.
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

1301

51

17 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening <u>alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot</u> risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

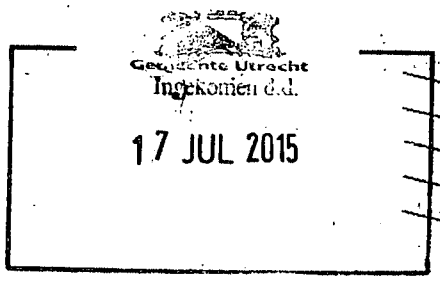
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

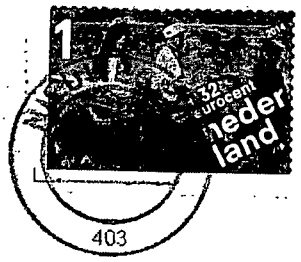
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische
T.a.v. P.H. Meijer ontwikkeling
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

52

Ingekomen

17 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008009



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

NIEUWEGEIN
NEDERLAND 2610
16 VII 15
401

Gemeente Utrecht
Nieuwe Kamen d.d.
17 JUL 2015

N07PP 3500CE200

(53)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
17 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008000

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het ontwerpbestemmingsplan beperkt de trainingsmogelijkheden voor roeiers in belangrijke mate en leidt tot onveilige situaties en ongelukken voor roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waarin extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren.

Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

De ontwikkeling van een haven druist in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder goed en veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk. Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is ook de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, maar wel ook hoge kosten, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke, dus zeer kwetsbaar. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- dat roeiers ondanks de aanleg ervan toch voldoende (topsport) trainingsmogelijkheden behouden;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Dit versterkt mijn bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven in het plan.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de trainingsmogelijkheden voor de roeiers en voor de veiligheid van gebruikers van het kanaal zijn onderzocht en meegewogen.

Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt. Dit geldt zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Samenvattend,
op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

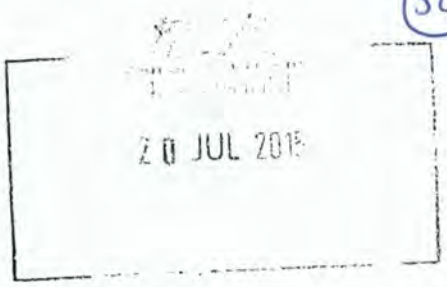
Voor de goede orde herinner ik graag aan mogelijke risico's bij aantoonbaar tekort schieten in onderzoek, onderbouwing en motivering van het ontwerpbestemmingsplan en in de evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. De gemeente zou aansprakelijk gesteld kunnen worden voor onveilige situaties ten gevolgen van het plan en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

[illegible] Viking
Erelid AUSR Orca

(54)



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

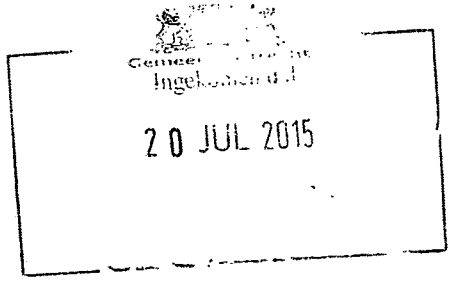
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

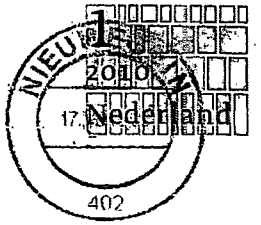
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





FRANKERING
GECONTROLEERD
U01.150717.003208



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en econ. ontw., afdeling Gebiedsontw.
T.a.v. P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

55

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
20 JUL 2015
15.008054

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaal-zone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roei-accommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

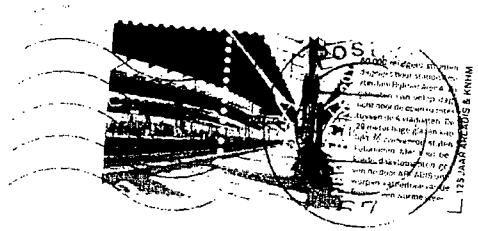
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid URV Viking



20 JUL 2015

Gemeente Nederl. Utrecht
Kennelijke Ordening afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N12St 3500CE200

56

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008055

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

[naam]
[adres]
[woonplaats]

FRANKERING
GECONTROLEERD
U01/150717.002839

Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en economische ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer.
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

57

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008056

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

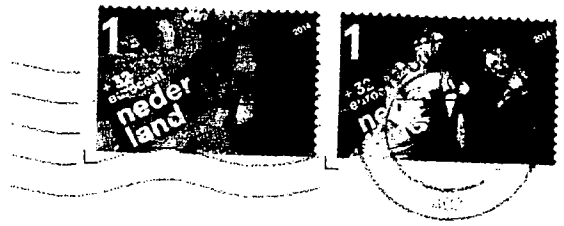
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling.
afd Gebiedsontwikkeling
t.a.v P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NDSPV 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
20 JUL 2015

50

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008057

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

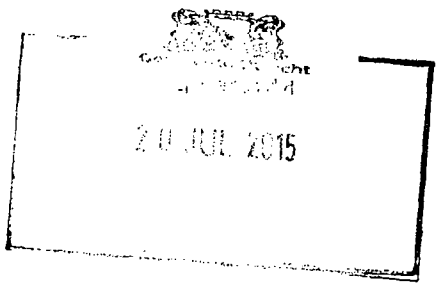
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

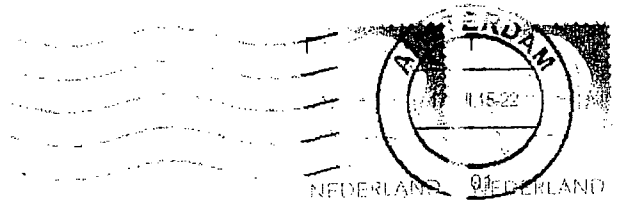
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling
t.a.v. de heer P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

AOSFF 3500CE300

Pla

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

15.008060

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Afzender

Telefoon
E-mail

Datum: 17 juli 2015
Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

PostNL €1,22

NEDERLAND
17.07.2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

60

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008065

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

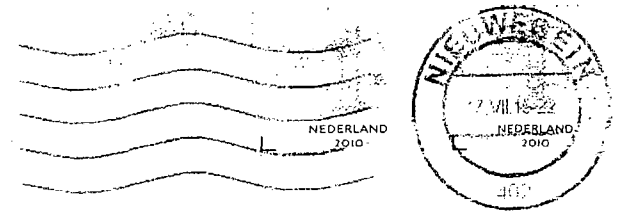
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

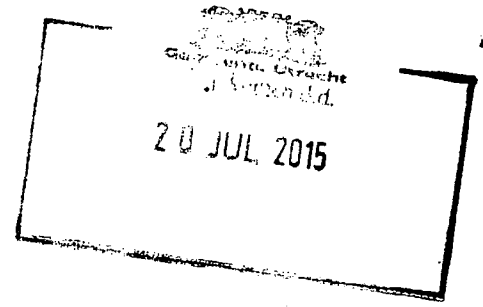
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





NEDERLAND
2010

NIEUWEGEIN
17.VII.15-22
NEDERLAND
2010

Gemeente Utrecht
J. Verhoeven d.d.

20 JUL 2015

N09PP 3500CE200



(G1)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008066

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel vòòrzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

DE GEMEENTERAAD VAN UTRECHT

RUIMTELIJKE & ECONOMISCHE ONTWIKKELING, AFD. GEBIEDSONTWIKKELING

T.A.V. P.H. MEIJER

POSTBUS 16200

3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

N11P= 3500CE200

17.VII Nederland 2014
402

A:2.

(62)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008067

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

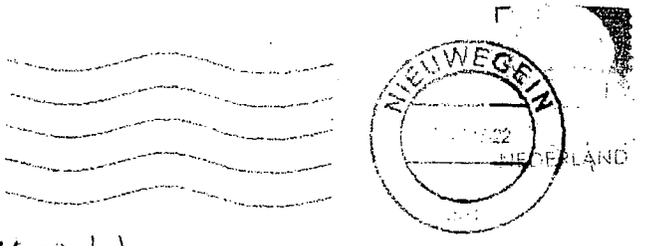
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11P t. 3500CE200

(63)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008068

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Uitgangspunt in de (voorrangs)regels voor de binnenvaart, die ook voor roeiers gelden, is dat "stuurboordwal" wordt houden, en dat bij onoverzichtelijke punten en bij elkaar naderende schepen altijd naar stuurboord(wal) dient te worden uitgeweken. Net als op

de weg dus (naar) "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet op grond van het Binnenvaartreglement sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de vaarregels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

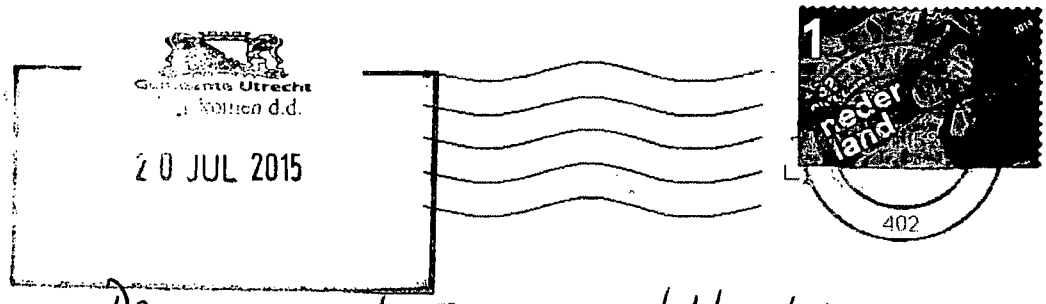
de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag is betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte *niet* uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die hierdoor mogelijk worden gemaakt. Ik noem, zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling, de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt, zoals horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan – de functie bedrijvigheid. Dit geldt evenzo voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen, waaronder nadrukkelijk mijn roeibelangen in het kader van het door de gemeente vastgestelde kernsportbeleid waar effectief en veilig gebruik van het beschikbare roeiwater een basisvoorwaarde voor is. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor mijzelf, mederoeiers en roeimaterieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling,
Afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT 3500CE200

(64)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008069

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 17 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

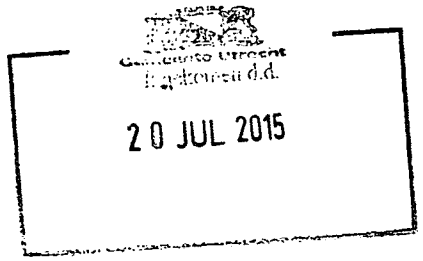
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontw.
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

HOPPU 3500CE200

(65)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008070

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

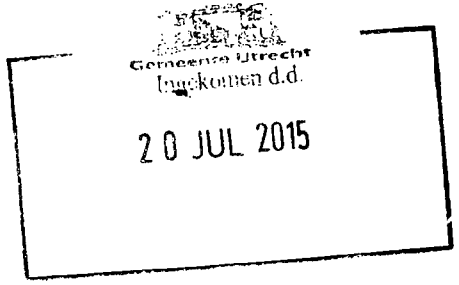
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

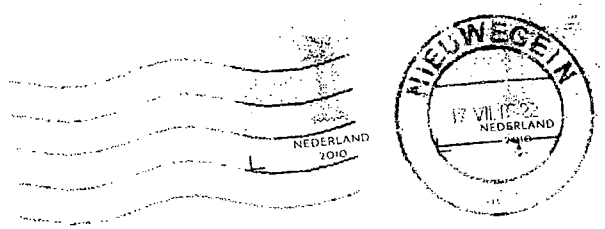
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

16 juli 2015





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke ordening, afd. Gebiedsontwikkeling
tav: P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NL1P t 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
21 JUL 2015

(66)

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008115

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverengingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

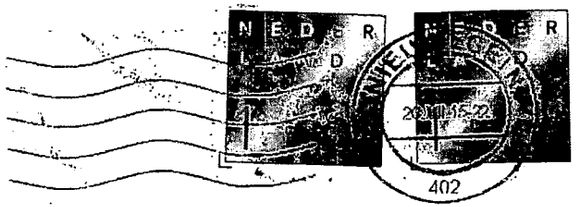
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Ec. ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

NOGRF 3500CE200

(69)

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008116

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling,
afd Gebiedsontwikkeling.
Tav P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H12FP 3500CE20

(68)

21 JUL 2015

15.008117

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

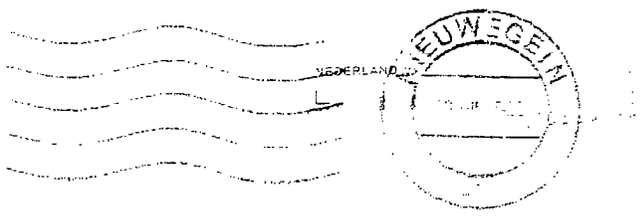
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N10SS 3500E200

6g

21 JUL 2015

15.008118

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

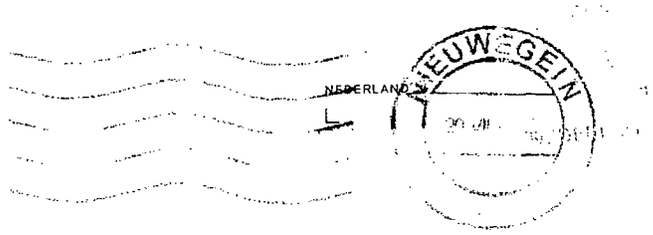
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H10SS 3500CE200

Ingekomen stuk
21 JUL 2015
71

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008124

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

FRANKERING
GECONTROLEERD
U02.150720.501156



L 1

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en ec. ontwikkeling
afd Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NOSSS 3500CE200

72


15.008125



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

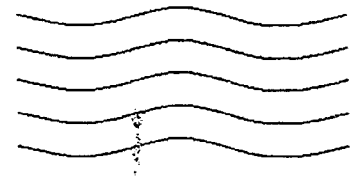
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid van U.R.V. Viking



FRANKERING
GECONTROLEERD
U03.150720.003005



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Econ. Ontw.
afdeling Gebiedsontwikkeling.
Tav. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NOSPs 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen
21 JUL 2015
73

15.008126

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

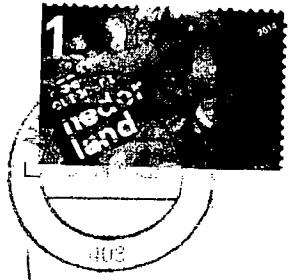
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

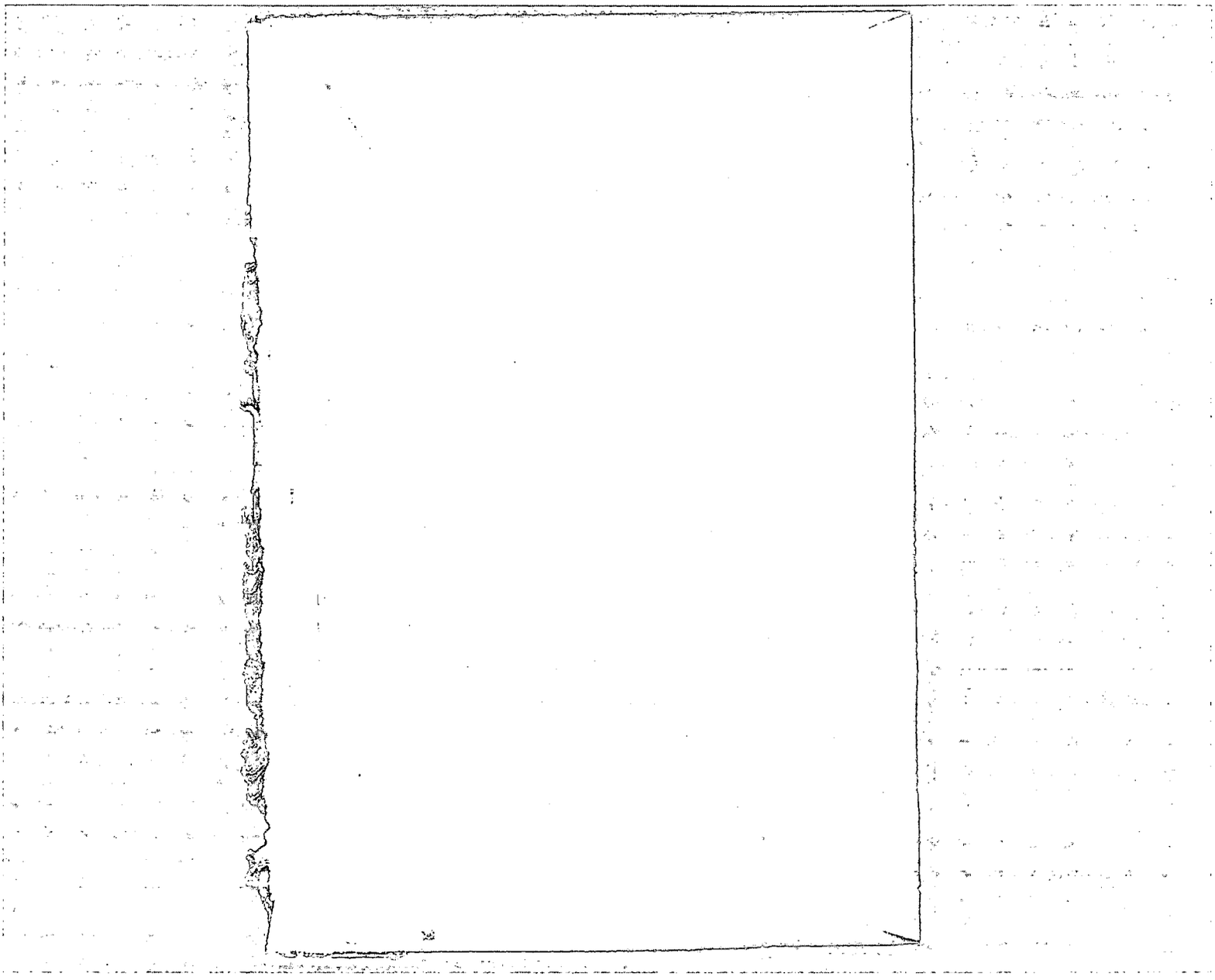
Met vriendelijke groet,

- lid URV Vihiq

U



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
tav P.H.J. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht





21 JUL 2015

74

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling, afd. Gebiedsontw.
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NIEUWEGEIN

H12FP 3500CE200

75

15.008128

21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling ~~Gebiedsontwikkeling~~
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

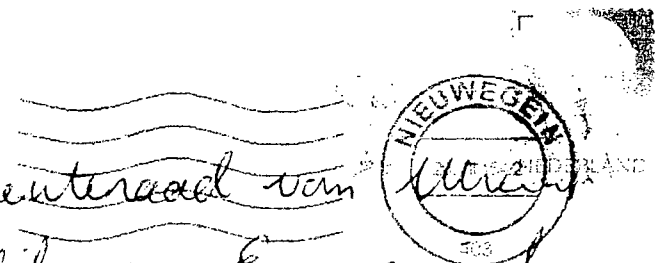
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling, afd. Gebiedsontw.
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M12PP 3500CE200

(76)



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

77

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008130

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid UBU Vleuten



De gemeenteraad van Utrecht
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M11PP 3500CE200

78

15.008131

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

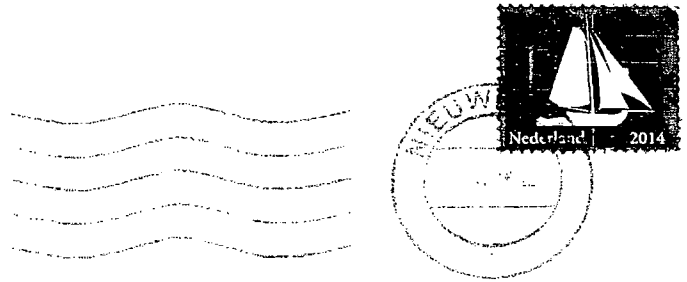
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
T.A.V P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

MOPPP 3500DE200

79

Gemeente Utrecht
Ontvangen
21 JUL 2015

15.008132

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

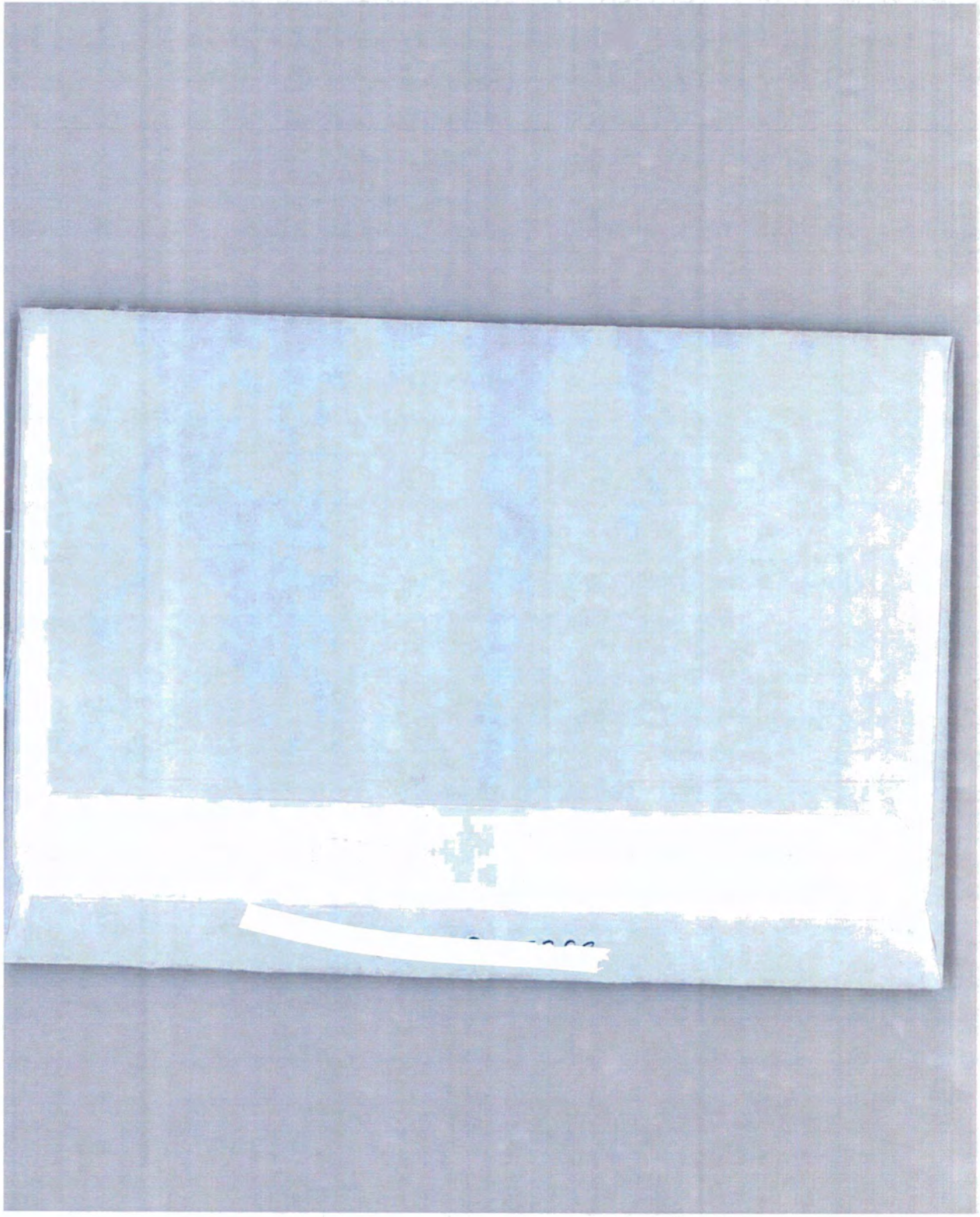
Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.M. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

HOIPF 3500CE300



80

15.008133

21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, in het bijzonder ongestuurde boten, beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die plotseling het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en veiligheid van roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet een schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd zelf moet opletten voor palen in het water en aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een terzake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een toename van het aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dat bij aanvaringen de roeiers de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom bezwaar tegen de aanleg van een haven met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via deze haven beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van de haven op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan enerzijds bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen om dicht langs de wal te blijven roeien en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en niet eerder zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel vanuit dat de roeiers op dat punt aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dit is echter strijdig met de vaarregels (vergelijk het met stelselmatig links rijden op de weg) en ronduit gevaarlijk op piektijden. Voor ongestuurde boten is het een kwestie van lijfsbehoud om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden, om aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Op piektijden is het vaak zo druk dat oversteken naar bakboordwal geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van roeiers en sloepvaarders in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie een bocht maken, vergroot de kans op een aanvaringen.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, waaronder de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. De onvoorspelbaarheid van het gedrag van recreatieschippers neemt als in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd zijn.

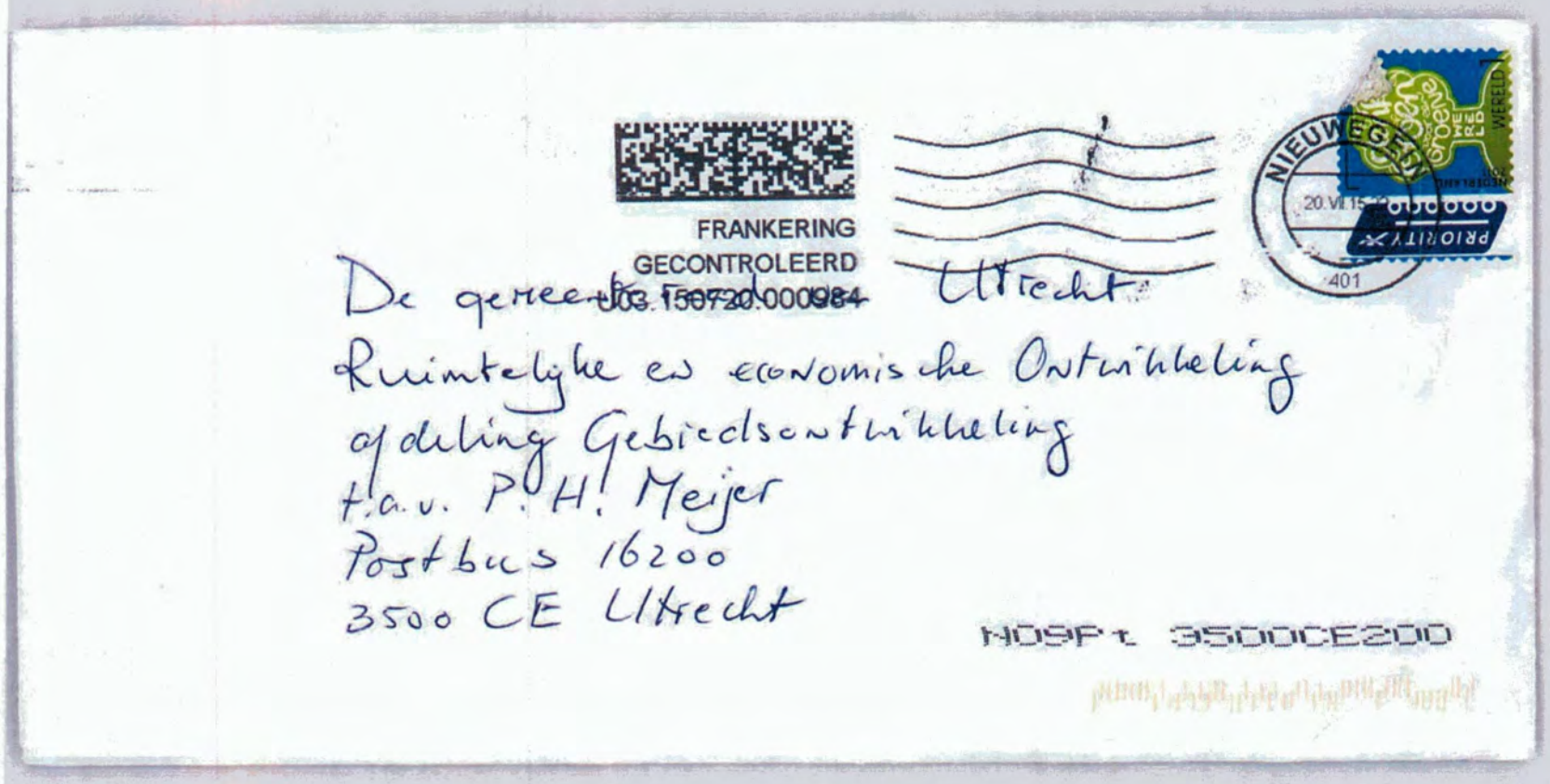
Ook de geplande horecavoorziening vergroot de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente, hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door schippers, na een "gezellige avond".

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en nut en noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat er sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde stedelijke ontwikkelingen, die deze besluitvorming rechtvaardigt. Ik merk in dat verband op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag is betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die ter beschikking staan. Dit geldt zowel voor de gebruiksfuncties die mogelijk worden gemaakt, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet



FRANKERING
GECONTROLEERD

~~003.150720.000984~~ Utrecht

De gemeente Ruimtelijke en economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NOSPt 3500CE200

S1

Gemeente Utrecht
Ontvangststempel
21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008134

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,


NIEUWEGEIN
NEDERLAND
NEDERLAND
1
402
Gemeente Raad Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT
NOSPP 3500CE200



83

15.008138

21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontw.
Afd. Gebiedsontwikkeling
Ta.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

FRANKERING
GECONTROLEERD
U02.150720.500084

15.008202

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

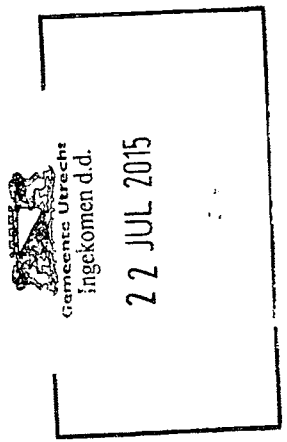
Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid URV Nieuwe



FRANKERING
GECONTROLEERD
U03.150721.003090





Gemeenteraad Utrecht
Griffie en Documentaire Informatievoorziening
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11PP 3500CE300

15.008203

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

06

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende in dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Ik wil het punt van de onveiligheid en het risico van ongelukken graag benadrukken met een persoonlijke ervaring van 1 september 2006. Juist op dit deel van het kanaal ben ik als zeer ervaren roeier –ik roei sedert 1972- door een ongelukkige samenloop van omstandigheden slachtoffer geworden van een aanvaring. Roeiende vanaf de Balijebrug richting markthaven werd ik overvaren door een duwbak die net was vertrokken vanaf de toenmalige ligplaats. Ondanks het feit dat hier sprake was van een ervaren beroepsschipper en een ervaren roeier kon deze aanvaring niet voorkomen worden. Zelf kon ik slechts enkele seconden voor de klap in het water duiken en kwam onder de duwbak terecht. Ik ben er zonder kleerscheuren afgekomen; de boot was ernstig beschadigd. Sedert die tijd slaat mij bij het minste of geringste onbekende geluid de schrik in de benen.
Realisatie van de plannen voor deze locatie leidt tot een aanzienlijke toename van het aanvaringsrisico door een forse toename van de pleziervaart die onbekend is met het feit dat dit een zeer druk bevaren roeiwater is. Ik durf dat nadrukkelijk te stellen omdat het huidige gebruik van pleziervaart van het kanaal op mooie zomerse dagen zich al kenmerkt door onfatsoenlijk gedrag: veel te hard varen, onvoldoende inlevings- en inschattingsvermogen van het vaargedrag van roeiers. Daarbij komt dat juist ook deze haven door onbekenden wordt bezocht waardoor dit risico zich nog nadrukkelijker manifesteert.
Ik kan mij niet indenken dat u als gemeenteraad dit besluit kunt ondersteunen gezien de grote veiligheidsrisico's voor de roeiers op het kanaal.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in

faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in

Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

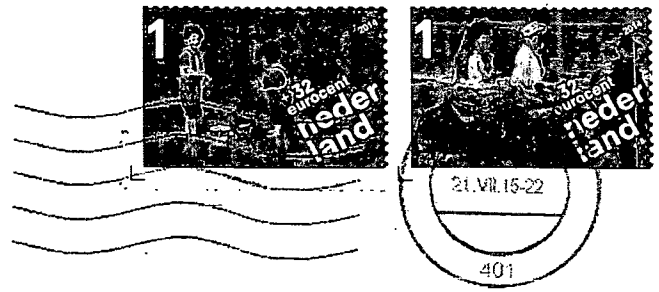
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. *Als lid van de werkgroep Veiligheid van de vereniging kan ik de beschreven risico's en argumenten ten volle ondersteunen.*

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten. *Dit betreft zeker de persoonlijke ervaring die ik aan het begin beschreef.*

Met vriendelijke groet,

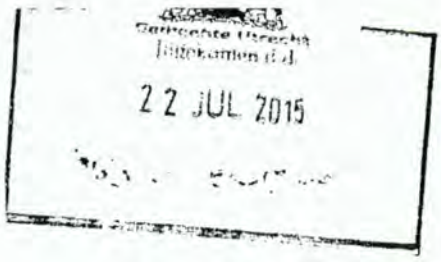
ondersteuning;



Gemeenteraad van Utrecht.
Ruimte en Economische Ontwikkeling,
afdeling gebiedsontwikkeling
T.a.v. dhr P.M. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M11SS 3500CE200





S7

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

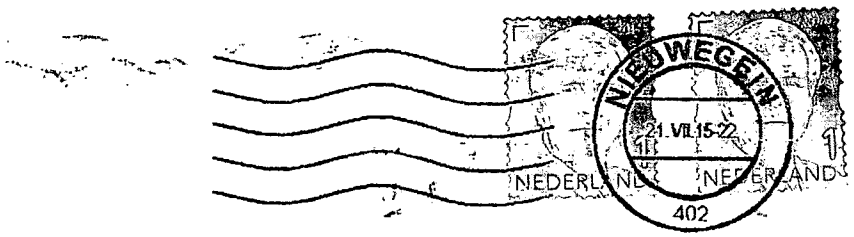
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

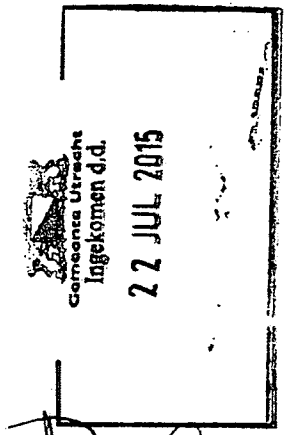
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam] MEWK.
[adres]
[woonplaats]

VAN ORCA.





De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.A.V. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

15.008205

22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Zwolle, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

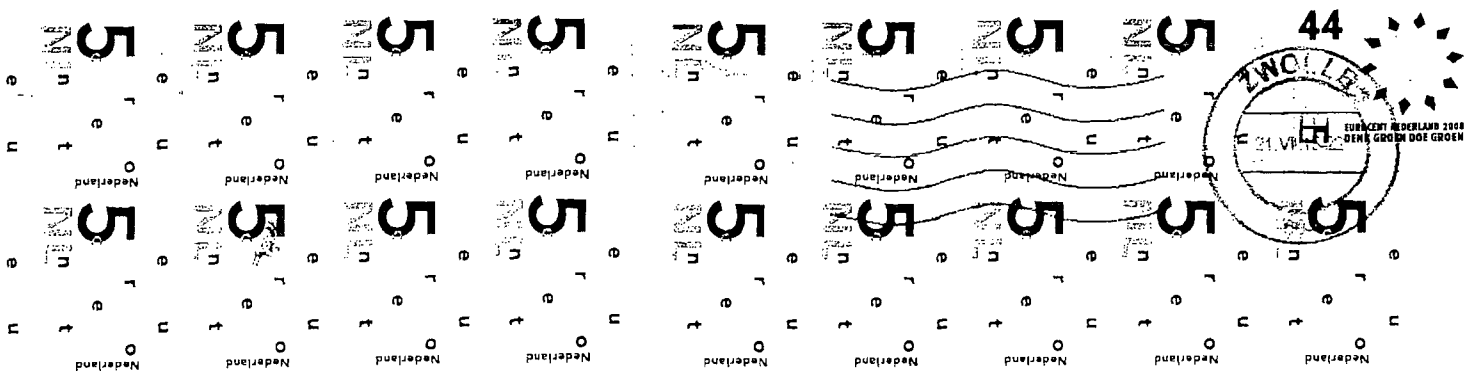
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



!

De GemeenteRaad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

dg

15.008206

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Zwolle, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan.
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

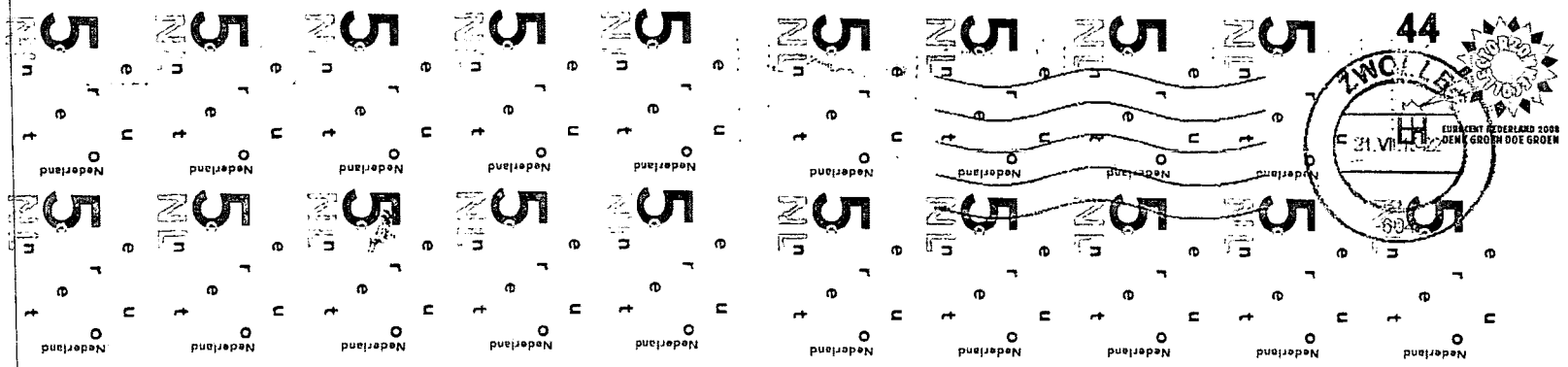
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

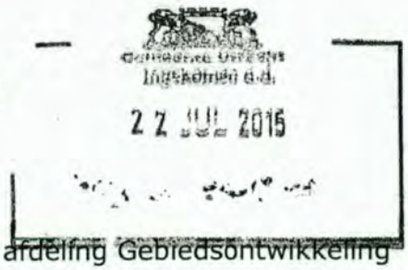
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht


15.008207



90

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

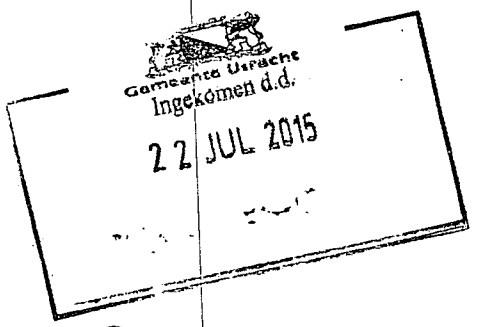
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



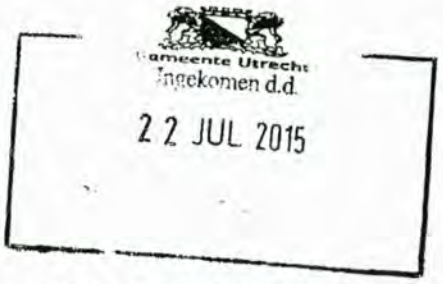




Gemeenteraad van Utrecht
Griffie en EC. Ondw., afd Gebiedsondw.
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M13Sv 3500CE20D





Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

91

15.008208

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

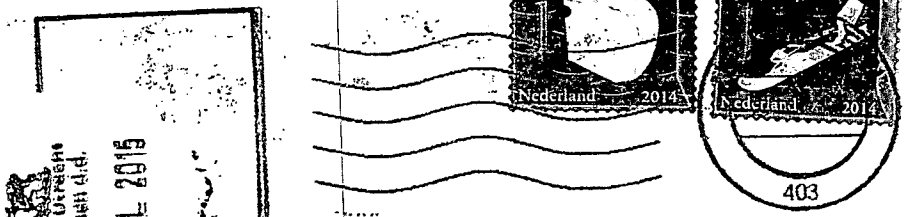
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

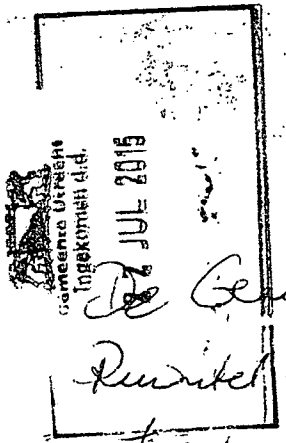
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

V. Vikingslid





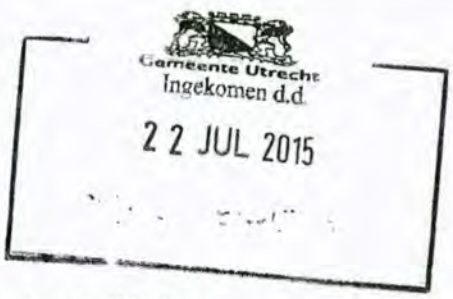
De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimte en Econ Ontw, o/d Gebieds
t.a.v. P.H. Meijer ontwikkeling
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H128v 3500CE20D

15.008209

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

92

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59.

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverengingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

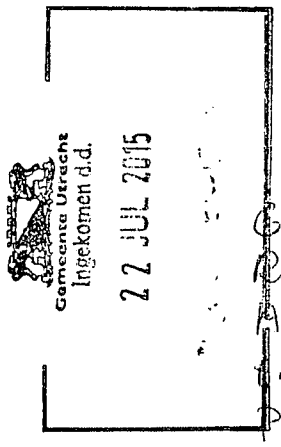
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
Afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H10St 3500CE2C

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

93

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008210

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

PKXL1 161295
21-07-15 11:16
NEDERLAND

€ 1,38

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v P.H. Meijer.
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015
94

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008252

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roei-accommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Fa.KondorWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal (zie daarvoor ook ervaringen met aanvaringen op De Vecht).

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers (hetgeen op De Vecht eveneens nooit plaatsvindt).

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

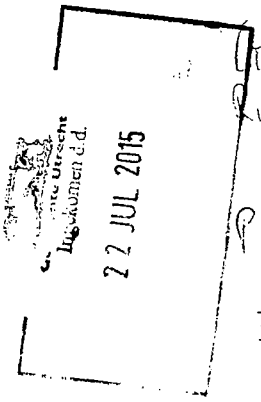
de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

(lid URV Viking)



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke ordening en..
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 LE Utrecht





95

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkelin
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008265

Gemeente Utrecht
Binnengekomen d.d.
23 JUL 2015
Registratienummer

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59
Datum: Utrecht, 20 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf.

Ik ben van mening dat de gemeente in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal de roeibelangen in het plan onvoldoende heeft meegewogen. Het is belangrijk te beseffen dat de 3 Utrechtse roeiverenigingen ruim 2000 leden tellen en bijna 250 boten, die voor hun trainingen afhankelijk zijn van het Merwedekanaal. Realisatie van het voorliggende plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat bij het aanhalen van de Visie Merwedekanaalzone (zie relevante beleidskaders onder kopje gemeentelijk beleid) niet vermeld wordt dat het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie" wordt gerekend tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten. Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd, zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, die recent met partijen uit het veld is opgesteld. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft daarop gereageerd met de tekst: "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Dit betekent dus dat de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven de algehele waterveiligheid in het geding brengen, zonder daarvoor een afdoende oplossing te bieden. Het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb meerdere bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen zoals die in het plan Wilhelminawerf en het ontwerp bestemmingsplan beschreven staan:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal.

Hieronder licht ik mijn bezwaren toe:

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en – zeker in ongestuurde boten – een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente dan ook onbegrijpelijk en uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een intensief gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Zeker als men bedenkt dat de gemiddelde recreatiebootvaarder minder alert is en vooral meer aan het recreëren. Ik voorzie dan ook een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten – en zeker het wedstrijdmateriaal – zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt en wel voorzien van stootbumpers. Bij aanvaringen zullen het dan ook de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik acht dat onacceptabel en maak bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- nut en noodzaak van een dergelijke haven dusdanig groot is dat deze het belang van de roeiers overstijgt;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt voor alle bruggen op het kanaal).

Daarnaast moeten roeiers altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

De aanname van KonderWessels dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om goed zicht te hebben op de Balijeburg klopt in veel gevallen niet. De meeste kleinere (en zeker de ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om

zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk, dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de vaarregels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Met het oog op het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen dus extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen in elk geval niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu de bestemming "Water" van de aansluitplek op het Merwedekanaal ongelimiteerde mogelijkheden biedt dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Zeker als ze de vaarregels niet kennen of niet naleven. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

afweging nut en noodzaak onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Uiteraard beaam ik van harte dat water de stad aantrekkelijk maakt en iedereen daar zoveel mogelijk van moet kunnen genieten. Dat neemt echter niet weg dat steeds bekeken moet worden of dat op die plek en op die wijze verantwoord is en hoe zich dat verhoudt tot andere ontwikkelingen en belangen en de consequenties van de keuzes. In het voorliggende plan mis ik een goede onderbouwing van nut en noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid, in relatie tot de verschillende alternatieve ontwikkelingsopties. Uit de planvorming en de onderliggende stukken blijkt immers dat in elk geval de gevolgen voor de (roei)watersport onvoldoende zijn onderzocht en meegewogen.
Nergens kan ik herleiden of het noodzakelijk dan wel terecht is dat de nieuwe stedelijke ontwikkeling en bestemmingsveranderingen het belang van de meer dan 2000 roeiers overstijgen. Ook blijkt nergens de regionale behoefte aan een recreatiehaven.

Tot slot
Kortom: het voorliggende ontwerpbesluit is in strijd met een verantwoorde ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Tenslotte wijs ik u erop dat – mocht het plan conform het conceptbesluit worden uitgevoerd – de gemeente aansprakelijk gesteld zal worden voor onveilige situ: :s en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

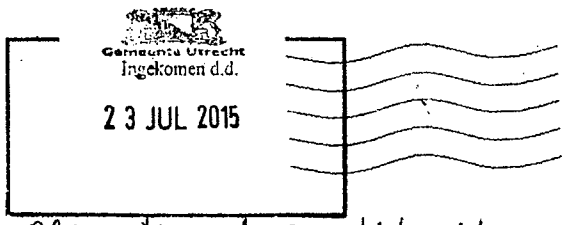
Op grond van bovenstaande zienswijze verzoek ik u als Gemeenteraad dan ook dringend de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren.

Mocht u naar aanleiding hiervan nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
23 JUL 2015

NIEUWE
Nederland
403





gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
tav P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

R03Pt 3500CE200

14/16834



96

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
23 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008266

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de

bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw

door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

23 JUL 2015

PKM 111294
22-07-15 11:21
NEDERLAND

€ 0,69

De gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke ordening, afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N10TU 3500CE200

(97)

24 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008317

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

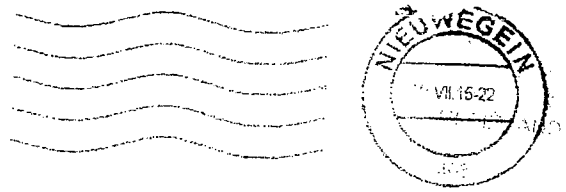
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

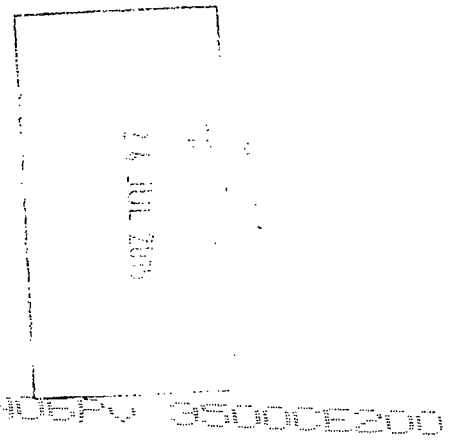
Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

(Lid van URV Vliwing)



De gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. de griffier
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



100

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008323

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties op topniveau onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen.

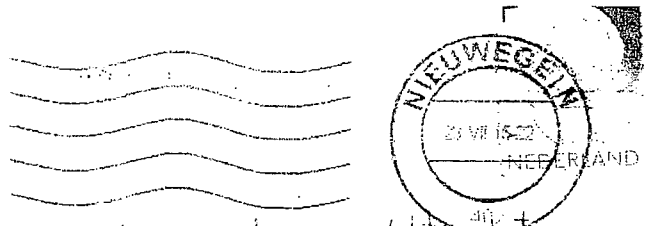
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

URV VIKING-lid sinds 2003



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afd Gebiedsontwikkeling.

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

HOSPF 3500CE200

101

Gemeente Utrecht
24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008324

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Vaarsnelheid</u>
Ook de vaarsnelheid van de pleziervaart wordt nu al menig keer overtreden. Dit tot grote frustraties en ongenoegens van de roeiers. Hierop wordt niet gehandhaafd. Door toename van de pleziervaart zal ook de vaarsnelheid worden overtreden. Ook dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor roeiers en met name voor skiffers en voor onervaren roeiers.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

URV Viking lid

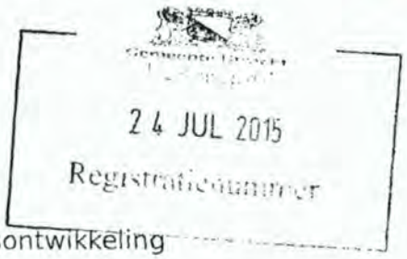
Nederland 2014



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meyer
postbus 16200
3500 CE Utrecht

NO6PV 3500CE200

103



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangenaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baljebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dán dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baljebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Kennelijk gaat er in het voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Baljebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor

om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

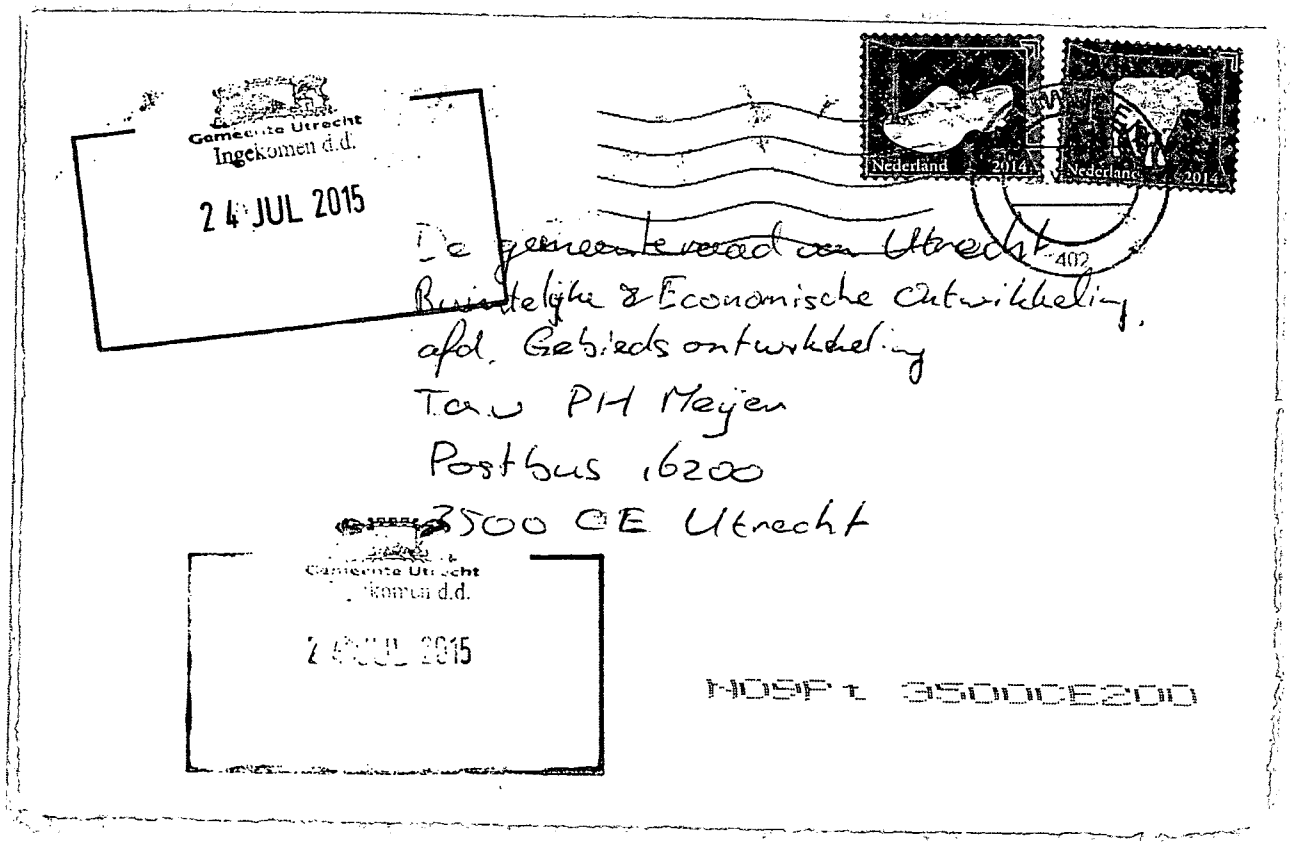
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoefte vraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging kanaalweg 59, Wijnelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert

een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015
Nederland 2014
Nederland 2014
402
De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
NOSP t. 3500CE200

104

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008327

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. <u>Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.</u>

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

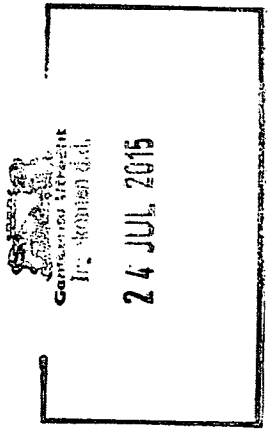
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

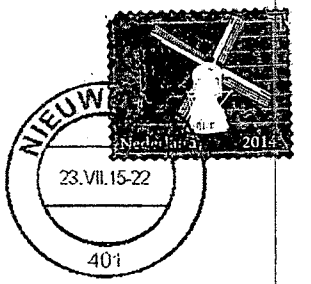
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

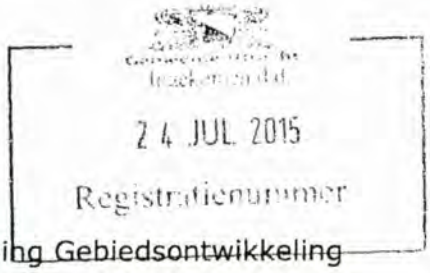




De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
Tav. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H1233 3500CE200

606



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

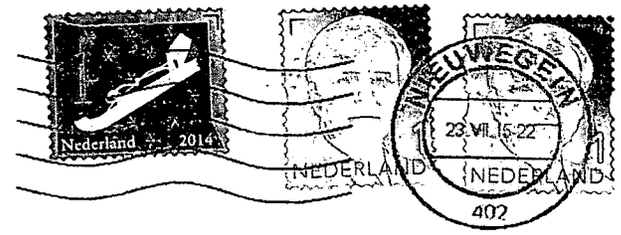
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke gr

L/D URV Viking



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015

Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont w. afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking
P/a

107

Gemeente Utrecht
24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008330

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

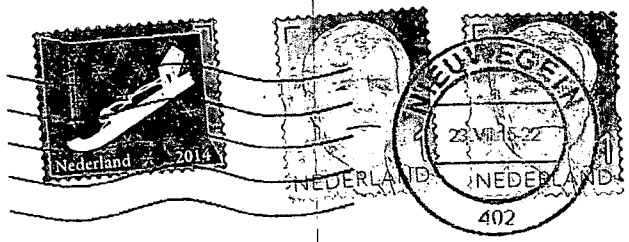
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

LID LRV. Viking

P/o door vakantie.



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015

Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont w. afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking

100

24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008331

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

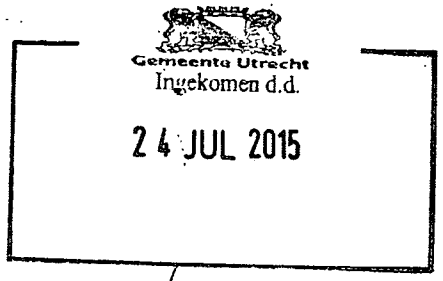
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

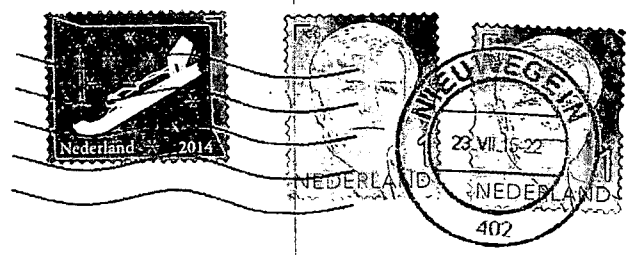
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke g

LID URV VIKING

P.o. wegens vakantie





Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont/w. a/d. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV VIKING
P/a

109

24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008332

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

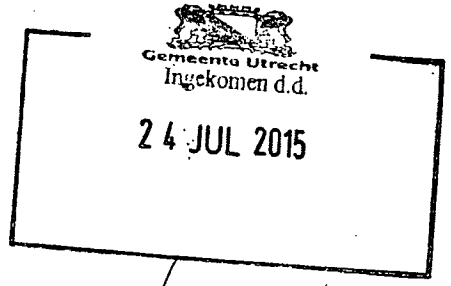
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

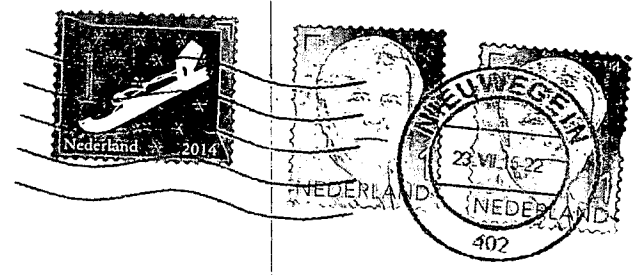
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke .

LID ÜRV VIKING

P/o Wegens VAKANTIE

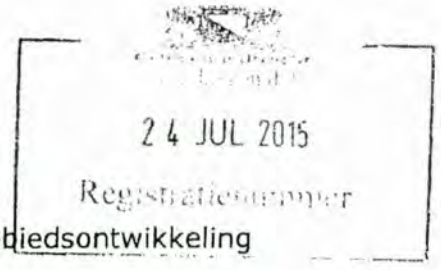




Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont w. a/d. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking
p/a

110



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

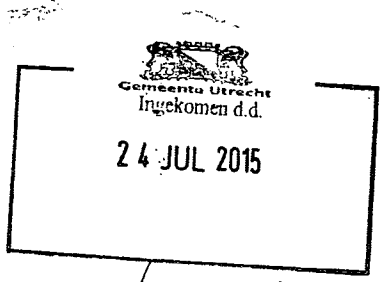
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

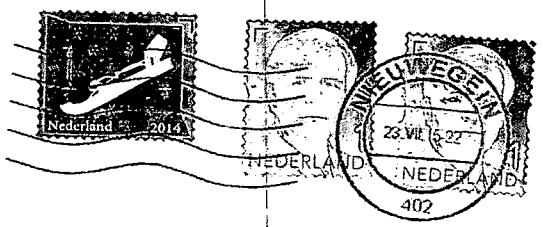
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een ~~en~~ ander nader toe te lichten.

Met vriendelijk

LID URV VIKING

p/o wegens vakantie





Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont/w. a/d. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV
P/a

112

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008449

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Afd REO
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

INTERNE KORRESPONDENTIE

OZ ëlaan 13		gfd. [illegible]			
	PSA Vliegend Hertlaan				
	Nico Noodor BD	Vliegend Hertln. FB HRM Service desk.			
	Beh. Ink Voorz. 3 M van der Broek [illegible] 4e etage	Centrale Postkamer Ravellaan 1			
	Jan Link BD participatie 3 2e etage	REO S.K. t.a.v. P.H. Meyer			
	gfd.				

113



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Onze zienswijze is als volgt: Wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen en de belangen van de woonarkbewoners onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal en voor nog meer overlast voor de woonarkbewoners.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

We lichten dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
We hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. We hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

Als woonarkbewoners en als roeiers stemmen onze dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers van recreatiesloepen. Ook overschrijden zij veelvuldig de maximale vaarsnelheid. Gegeven deze feiten voorzien we een groot aantal ongelukken en hoge mate van overlast voor de woonarkbewoners. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en we maken daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening zijn de roeisport en de belangen van woonarkbewoners op het Merwedekanaal in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maken wij ons zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van en bewoners op het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal (inclusief de roeiers en de woonarkbewoners) gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en de onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport en woonarkbewoners zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat wij de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel en woonarken en diens bewoners.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad ~~van Utrecht~~
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11PP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen
27 JUL 2015

114

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008451

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

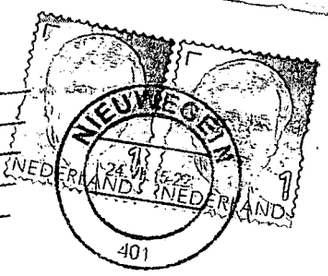
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]

NIEUWEGEIN
NEDERLAND NEDERLAND
24.VI.5-22
401



P.H. Meijer
Ruimtelijke en Ec. ontwikkeling, afdeling
Gebiedsontwikkeling
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N 3500CE200

115



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;

- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht

volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

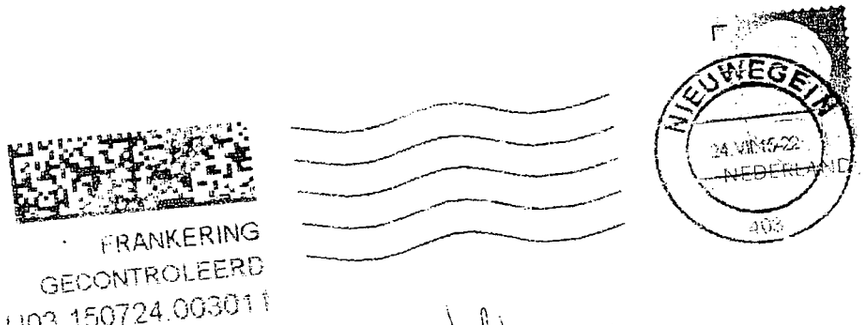
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming

mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

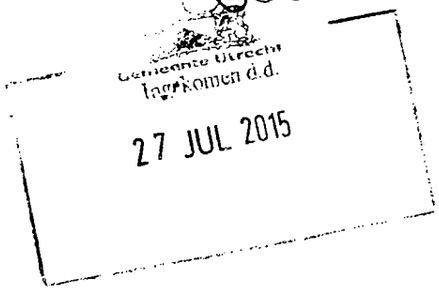
Met vriendelijke groet,



FRANKERING
GECONTROLEERD
U03 150724.003011

NIEUWEGEIN
24.VIII.15-22
NEDERLAND
403

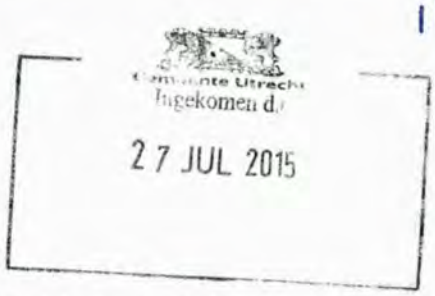
De gemeenteraad van Utrecht
T.a.v. D.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
27 JUL 2015

N07UU 3500CE200

116



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

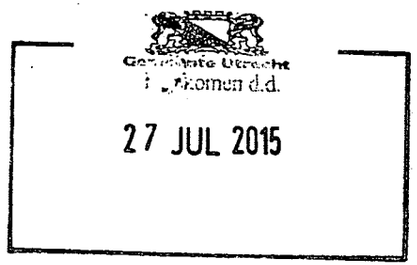
Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

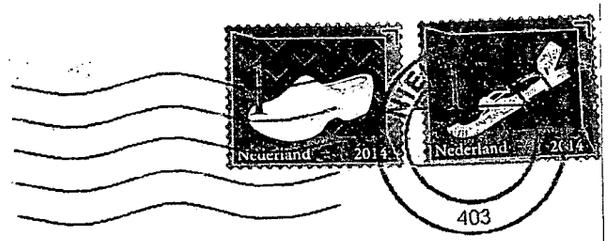
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkelings
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

N11PP 3500CE200

120

Ingekomen
27 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008457

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

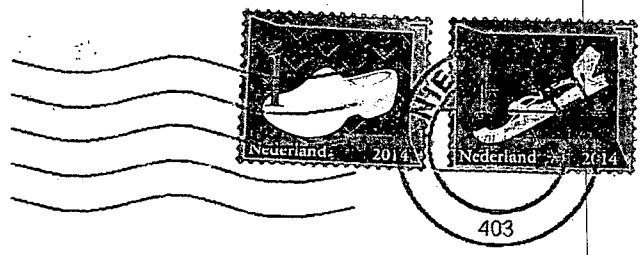
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Binnengekomen d.d.
27 JUL 2015



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

M11PP 3500CE200

121

15.008458

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

122

15.008460

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam..
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

123

15.008461

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

124

15.008463

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

125

15.008464

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode.

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

126

15.008465

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

127

15.008466

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

120

15.008467

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

129

15.008468

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

130

15.008469

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adre
Postcode

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

131

15.008470

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

, 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

132

15.008471

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

133

15.008472

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

134

15.008473

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008474

135

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

136

15.008475

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

137

15.008480

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod

ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

138

15.008481

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

V39

15.008482

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

140

15.008483

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

141

15.008484

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

142

15.008485

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

143

15.008486

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres.
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

144

15.008487

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

145

15.008488

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

147

15.008490

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam.
Adre
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

140

15.008491

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

150

15.008494

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Na
Ad
Postc

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

151

15.008495

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

153

15.008497

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

154

15.008498

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcod_.

meente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

155

15.008499

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naar
Adre
Postcoc

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

156

15.008500

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan
Adre
Postc

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

157

15.008501

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

150

15.008502

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam.
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

159

15.008504

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

166

15.008505

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

161

15.008506

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

162

15.008507

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak vóór om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

164

15.008509

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

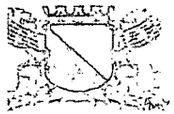
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Na
Adres
Postc



ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

165

15.008510

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

166

15.008512

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod-

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

167

15.008514

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naa
Adre
Postcode

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

168

15.008515

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

169

15.008459

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Postcode

170

15.008462

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan..
Adre
Postcode:

171

15.008476

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

172

15.008478

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

173

15.008479

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

174

15.008493

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adre
Postcode

175

15.008503

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naa
Adres:
Postcode:

176

15.008516

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

177

15.008517

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt óf staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

170

15.008518

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan
Adres.
Postcod

ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

179

15.008519

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

180

15.008521

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adre-
Postcoc

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

19

15.008530

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

182

15.008531

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

183

15.008532

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

184

15.008534

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

185

15.008535

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

1596

15.008536

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

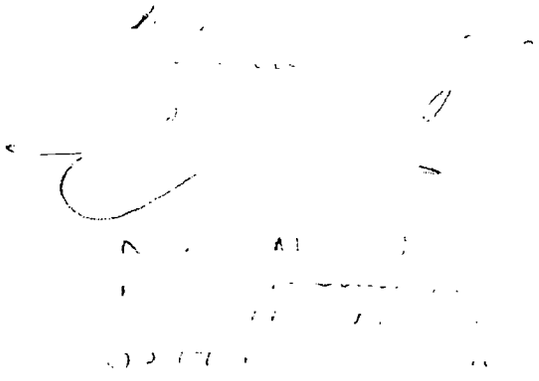
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

187

15.008537

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

188

15.008538

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

189

15.008539

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

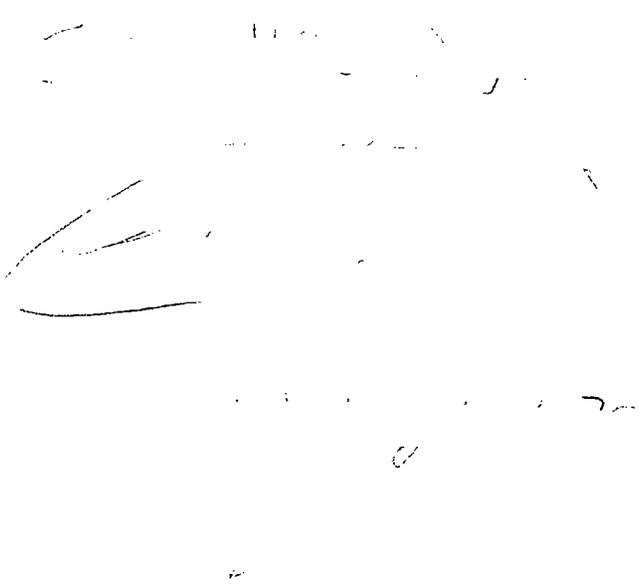
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

190

15.008540

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

191

15.008541

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

192

15.008542

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

ɜ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

193

15.008543

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

1 94



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

195

15.008545

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

196

15.008546

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

197

15.008547

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

ɜ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

190

15.008548

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

199

15.008549

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

200

15.008550

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

201

15.008551

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

202

15.008552

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

203

15.008553

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

204

15.008554

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

205

15.008555

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

206

15.008511

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

207

15.008513

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

209

15.008556

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

210

15.008557

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



211

15.008562

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

212

15.008558

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

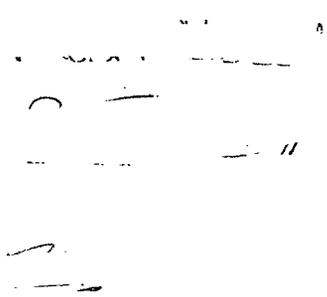
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



213

15.008561

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven florer n. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



214

15.008560

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch. De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

215

15.008508

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

216

15.008559

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (tòtstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

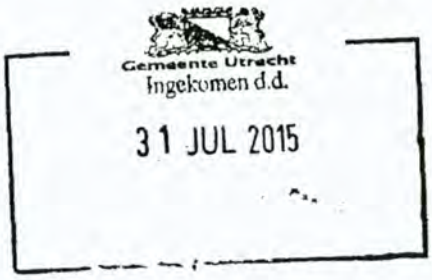
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

217



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht


15.008951

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

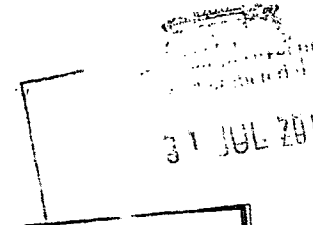
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

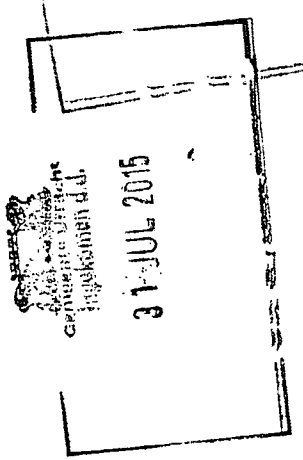
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

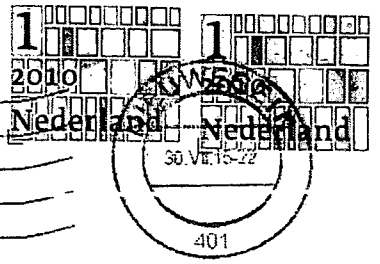
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



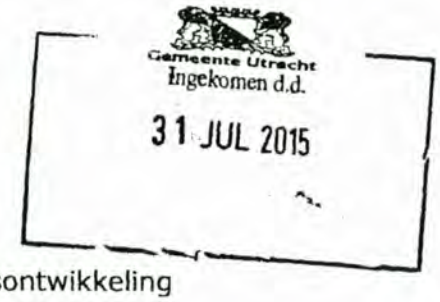




Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & economische ontwikkeling.
afd. Gebiedsontwikkeling.
Tav. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NOAPT 3500CE200

218



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

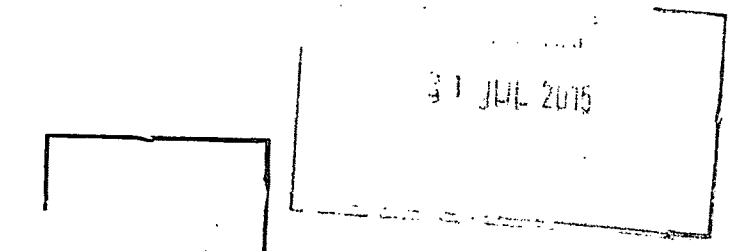
bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

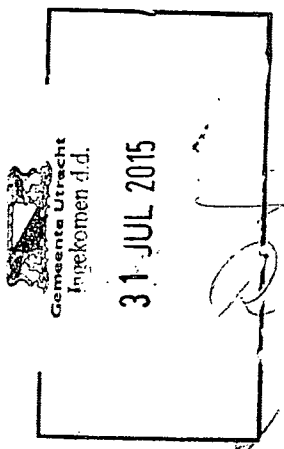
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

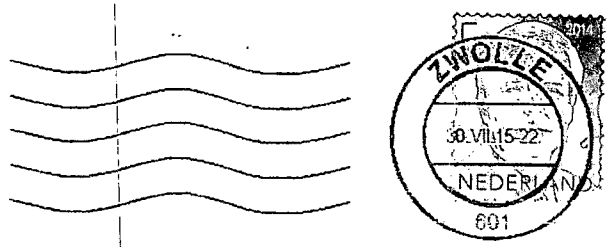
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[plaats]







Gemeente van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

t.a.v. P.H. Muijen

afd. Gebiedsontwikkeling

Postbus 16200

3500 GEBOUWADRES

221

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

Aan:
De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008907

Van:
M. Rijks
Cremerstraat 422
3532BT Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 28 juli 2015.

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij wil ik een zienswijze indienen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de belangen van roeiers en roeiverenigingen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Als roeier wordt ik hierdoor direct geraakt in mijn belangen. Voor het uitoefenen van mijn sport is veilig roeiwater van groot belang. Als lid van de Utrechtse Roeivereniging Viking ben ik bovendien in mijn belang geschaad omdat onze vereniging zich zowel op recreatie als op wedstrijdroeien richt. Daarvoor is optimaal roeiwater nodig, wat door de conceptplannen onder druk komt te staan. Hieronde geef ik mijn argumenten.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en

de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers en hun bereidheid zich bijv aan de maximumsnelheden te houden. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ook wanneer niets op of aan te merken zou zijn op de stuurmanskunst van de schippers geeft de toename van het aantal boten op het Merwedekanaal al een flinke hindernis bij het (wedstrijd)trainen en zelfs bij het recreatief roeien. Er zullen veel meer manoeuvres nodig zijn om andere boten in te halen cq te ontwijken, waardoor een aaneengesloten training in het geding komt.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;

- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke

onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Conclusie
Op grond van bovenstaande argumenten verzoek ik u de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Met name de belangen van watergebruikers, en in het bijzonder dat van de roeiers op het Merwedekanaal worden door de huidige plannen geschaad. De gemeente dient zijn verantwoordelijkheid te nemen in het voorkomen van onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en hun materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend

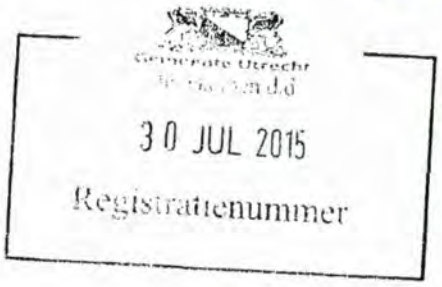


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NIOHU 3500CE200

222



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontw., Afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

gekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

223

30 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008909

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d:
30 JUL 2015
Registratienummer

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke & Econ. Ontw., afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

225

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008911

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

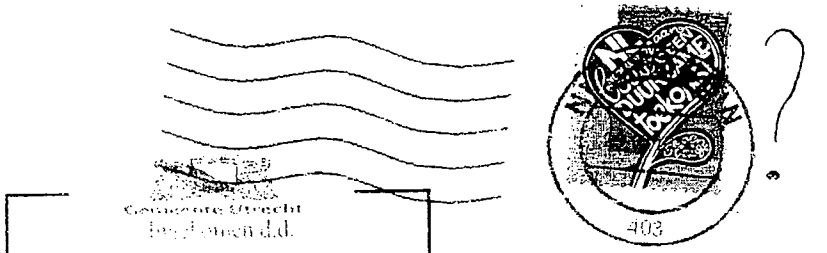
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet



Gemeente Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

3572 tx/8 bii



28 JUL 2015

220

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

229



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

12/7/15

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008737
28 JUL 2015
230

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

231

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59



Geachte leden van de gemeenteraad,
Utrecht, 29 juli 2015.

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

PLAN WILHELMINAWERF

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang. Ik licht deze punten hieronder kort toe.

ONVEILIGHEID DOOR AANSLUITING HAVEN OP KANAAL

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

PLAATS VAN DE AANSLUITING

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Kondor Wessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

HORECAVOORZIENING EN TOENAME RECREATIEVAART

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening

alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

BESLUITVORMING ONVOLDOENDE ONDERZOCHT EN GEMOTIVEERD

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

BESTEMMING "GEMENGD" – MAXIMAAL AANTAL TOEGESTANE WONINGEN

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

BESTEMMINGEN "WATER", "WOONGEBIED" EN "GEMENGD" – STRIJD MET PROVINCIALE RUIMTELIJKE VERORDENING UTRECHT 2013

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht.

ONTWERP-OMGEVINGSVERGUNNING BOUWBLOK A

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m³ af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

VOORWAARDELIJKE VERPLICHTING

Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.
Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

BEHOEFTE AAN DE HAVEN

In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

GEEN OVEREENSTEMMING

In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

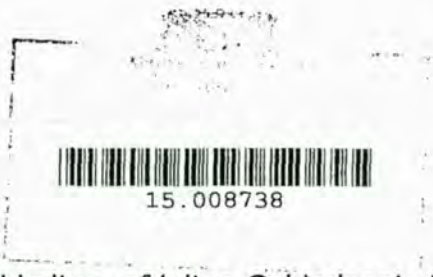
TOT SLOT

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/ Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015



28 JUL 2015

232

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Woonplaats

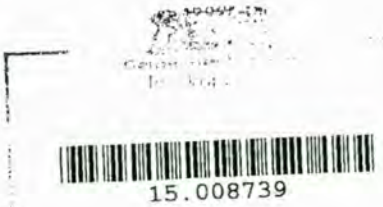
Lid van URO Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



28 JUL 2015

233

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van HRO Dijking

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO



28 JUL 2015

234

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

Zid van URJ Dieing

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008741
28 JUL 2015
235

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vr[illegible]hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ande[illegible]er toe te lichten.

Met vriendelijke groet

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Aid van URO Diking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008742
28 JUL 2015
236

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008743
28 JUL 2015
237

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking



ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



28 JUL 2015

238

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

28 JUL 2015

15.008745

239

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
15.008746
240

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

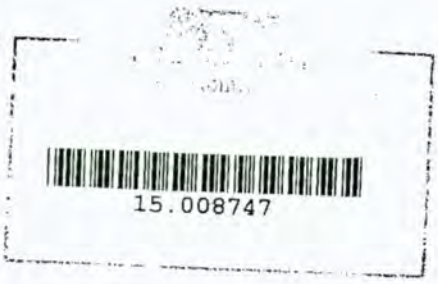
Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



28 JUL 2015

241

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



242

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid URV Viking.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Rec



28 JUL 2015

243

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008750
28 JUL 2015

244

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

245

15.008751

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

al 30 jaar lid LRV "Viking"

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

246



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

Naam
Adres
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED



247

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad



28 JUL 2015

248

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is, moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

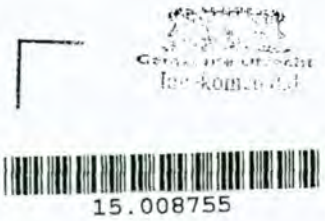
Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: RED



JUL 2015

249

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

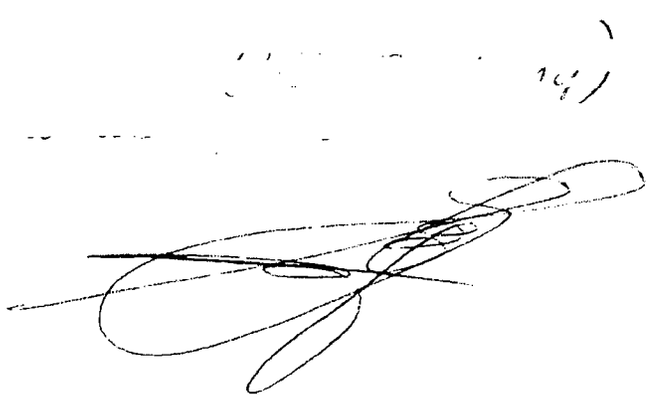
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :



neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED



28 JUL 2015

250

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

Lid U.R.V. Vleuten

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

251

15.008563

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker [redacted] de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

252

15.008564

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

253

15.008565

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

254

15.008566

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

255

15.008567

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

256

15.008568

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

257

15.008569

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt .'at in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

250

15.008570

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

259

15.008571

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

260

15.008572

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

261

15.008573

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties èn - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

262

15.008574

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008575

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008576

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008577

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008578

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008579

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008580

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

269

15.008581

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

270

15.008582

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

271

15.008583

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

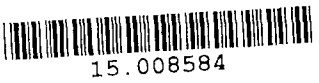
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

272

15.008584



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van stevigèr materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008585

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008586

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

275

15.008587

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008588

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoem waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat óp zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

277

15.008589

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

270

15.008590

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

279

15.008591

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

280

15.008592

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008593

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

282

15.008594

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

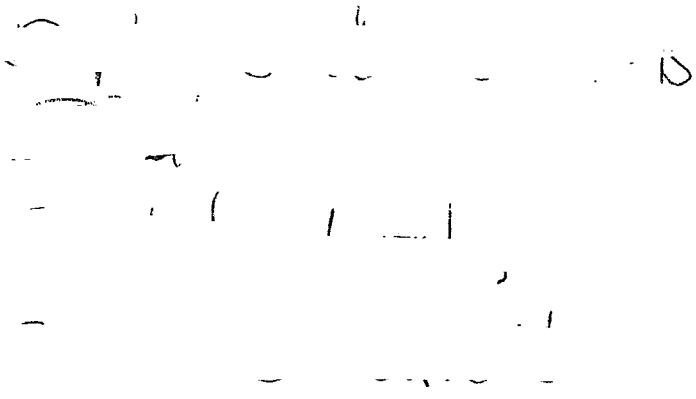
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008595

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

284

15.008596

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

285

15.008597

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

286

15.008598

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

287

15.008599

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

288

15.008600

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

289

15.008601

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College va Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 39. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

291

15.008603

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

292

15.008604

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

293

15.008605

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

294

15.008606

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

295

15.008607

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

296

15.008608

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

297

15.008609

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

290

15.008610

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

299

15.008611

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

300

15.008614

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008615

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

302

15.008613

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

303

15.008612

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



28 JUL 2015

304

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

(1)

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid sinds 1973 van
U.R.V. Viking.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

305

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid URU U.king

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo



28 JUL 2015

306

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Oud UKV. Vilung.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo



307

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

30 P

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

(Lid UAV Viking)

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

309

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en zijn wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgen;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers

direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, met andere woorden de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is

onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden; dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

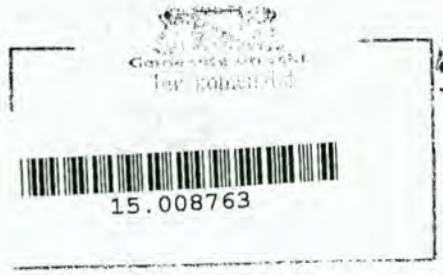
Lid van URV Viking te Utrecht

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Bid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



311

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

(al 43 jaar lid URVIKING!)

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



312

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Oteng

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Rec

313



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

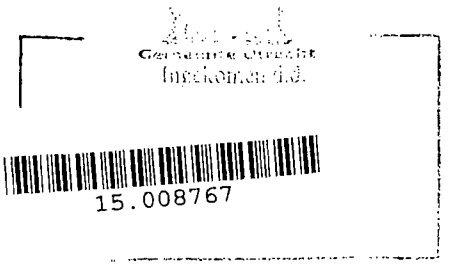
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

314



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

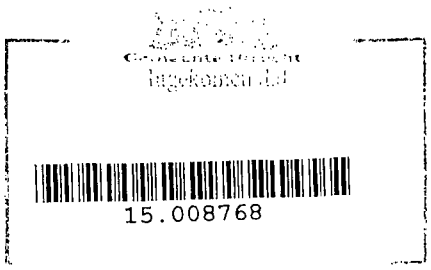
heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

315



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

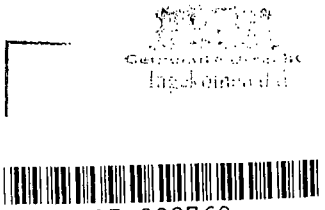
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

316

28 JUL 2015



15.008769

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

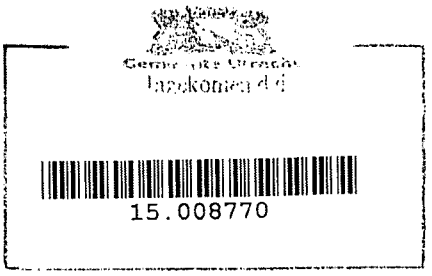
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

317

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

318

28 JUL 2015

15.008771

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

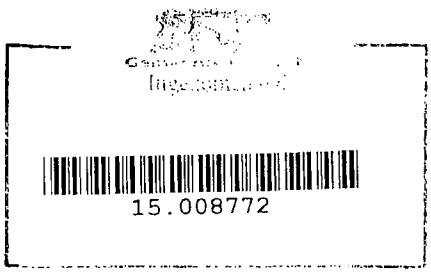
[redacted]

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AfD: Rec



319
28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

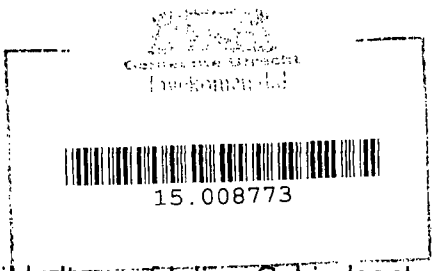
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

320

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

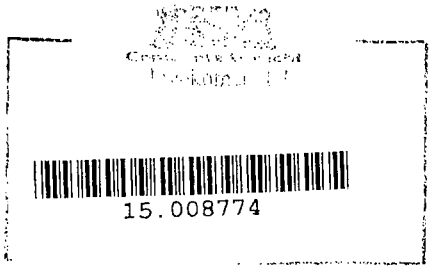
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

321



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleldsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

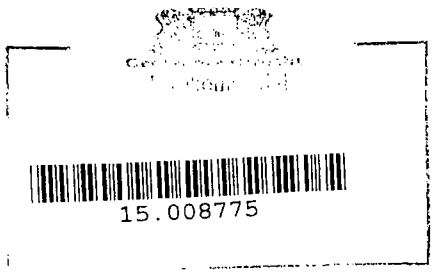
Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec



322
28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec

323
28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

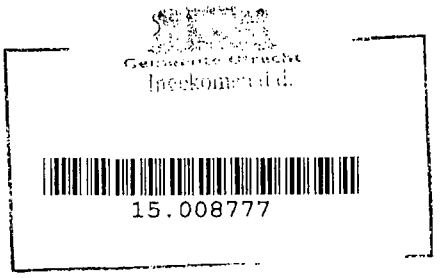
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

324



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

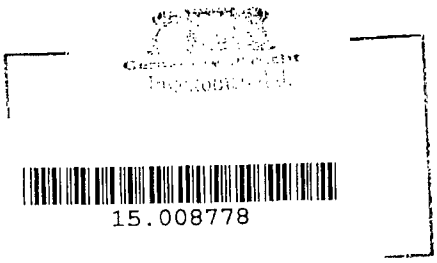
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

325

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

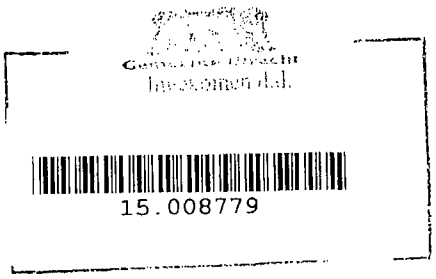
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

326



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats .

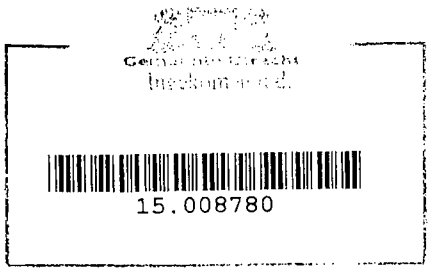
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

327



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

328

28 JUL 2015

15.008781

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED



329

15.008782

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

330

28 JUL 2015

15.008783

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

331

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008784

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Lid van URO Diking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

28 JUL 2015

15.008785

332

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam : -
Adres :
Woonplaats :

Jid de URO Diking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

28 JUL 2015

15.008786

333

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Sitting

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

15.008787

334

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15 JUL 2015

15.008788

335

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam .
Adres .
Woonplaats .

Sinds jaar en dag
Viking-lid!

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

28 JUL 2015

15.008789

336

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

15.008790

337

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Sinds 1972 lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

28 JUL 2015

15.008791

338

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

van
roeivereniging
"Viking" te
Utrecht

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008792

339

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik* stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

* als lid van URV VIKING

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

15.008616

340

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008617

341

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Tim v Ypersen



342

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008619

343

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

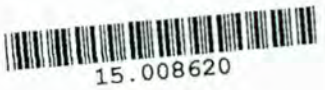
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:



344

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

345

15.008621

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008622

346

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008477

347

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ente Utrecht

423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008520

34cP

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam.
Adres:
Postcode:

349

15.008522

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

350

15.008523

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

351

15.008524

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

352

15.008525

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervóór ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres.
Postcode:

353

15.008526

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

354

15.008527

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

355

15.008528

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008529

356

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

357

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008630

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

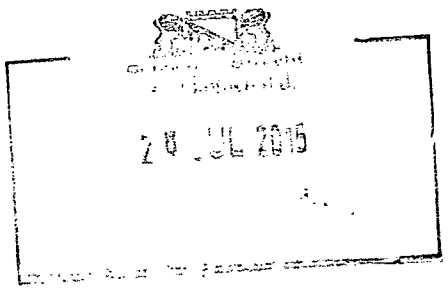
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. PH Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



MOPP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
358

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008631

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 17 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

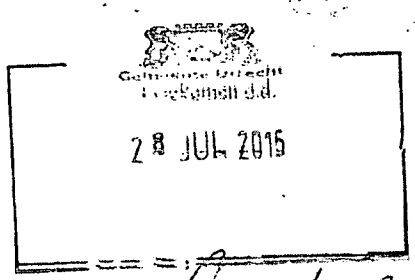
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

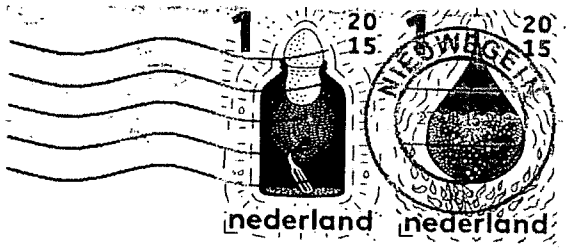
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

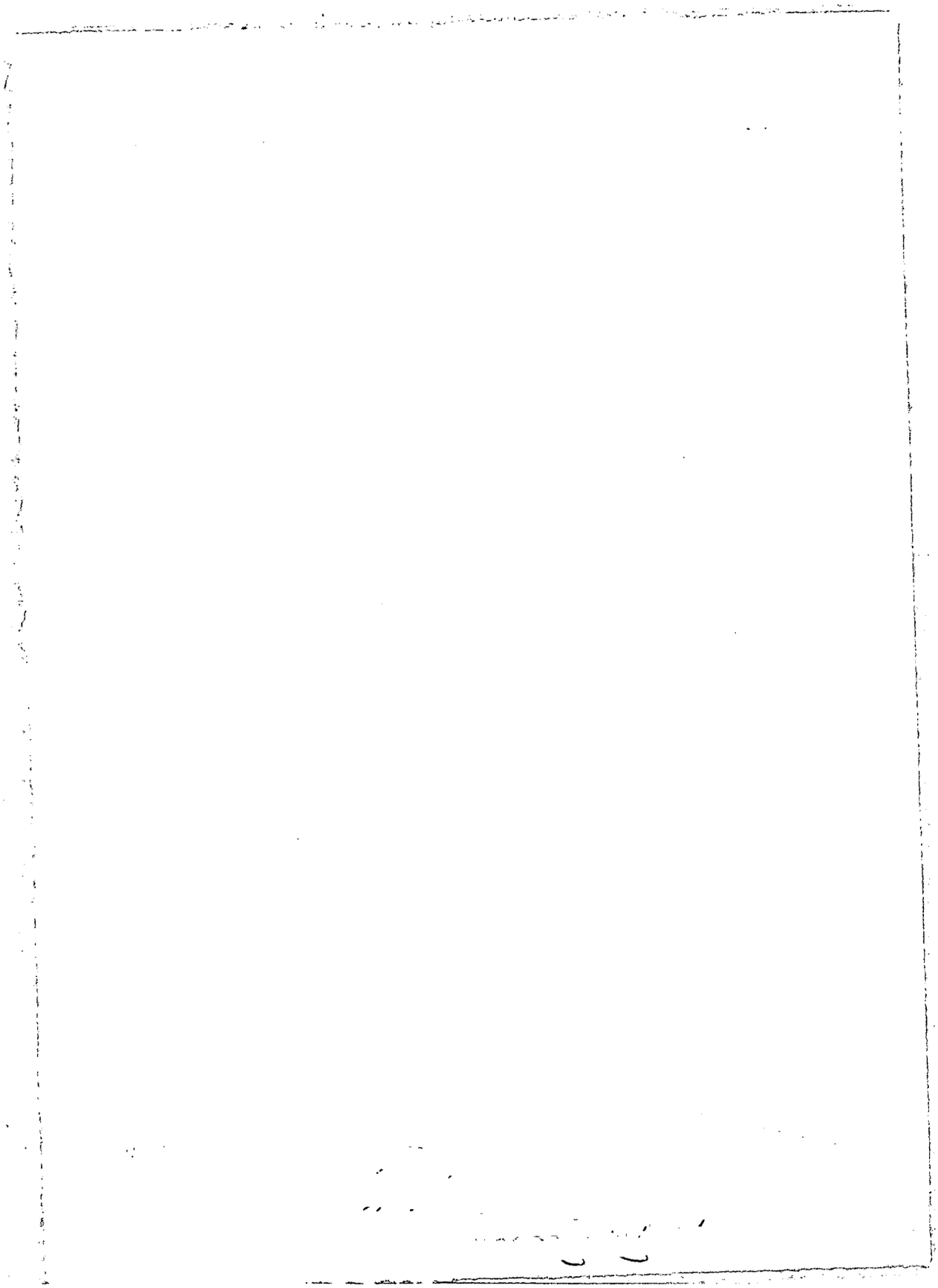
[
(Lid-/roeier bij URV Viking)





Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, a/d. Sekretariaat
T.A.V. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NOSPF 3500CE200



Gemeente Utrecht
Ingekomen op
28 JUL 2015
Registratienummer
359

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008632

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

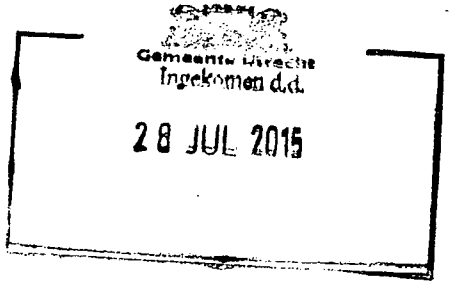
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad Utrecht
Rekenkamer & Financiële administratieve
afd. Gebiedsadministratie

P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

360

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008633

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname gaat echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

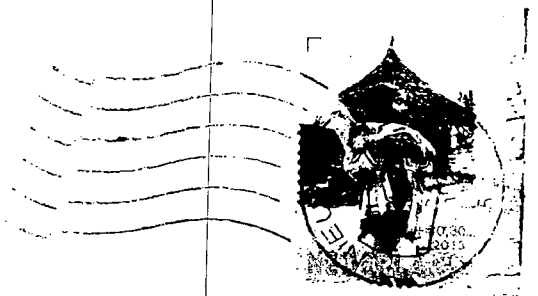
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
P. H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008634

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad Utrecht
ord. Gebiedsontwikkeling
P.H Meyer
postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

362

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008635

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

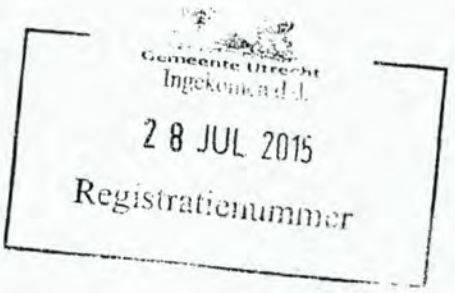
Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Posthus 16 200
3500 CE Utrecht



De gemeente Utrecht
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



[redacted]

[redacted]

363

Utrecht, 25 juli 2015

Betreft: zienswijze onderdelen ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 5

Uitzicht
De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past ons inziens niet in de omgeving. De 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco zijn tot gemeentelijk monument verklaard. Het is ons inziens zonde om een monument van de ene zijde aan het zicht te onttrekken en van de andere zijde het monument te zien met de hoge bebouwing erachter. Ook vinden wij dat de geplande hoogbouw geheel niet past in de directe omgeving, waar de bestaande bebouwing maximaal 6 verdiepingen hoog is.

Naast de schoorstenen bepalen ook de grote bomen ons uitzicht op prettige wijze. We lezen in de toelichting (pagina 30) dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen. Als dat gebeurt is er mogelijk geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Dit zouden we een gemis vinden qua uitzicht, naast het feit dat het de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben ten goede komt.

Horeca
Als bewoners van een appartement aan de overkant van het Merwedekanaal maken we ons zorgen over geluidsoverlast indien er horeca komt. Als de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoeken wij om in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening (met regels voor geluidsnormen voor overdag en 's avonds).

Fietsverkeer op Kanaalweg
De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute, waar naast fietsers ook veel hardlopers gebruik van maken. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers, horecabezoekers, maar ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca. Hierdoor ontstaat tijdens de bouw, maar ook na de ingebruikname van het complex te veel hinder voor de fietsers. De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Ons inziens is het bestempelen van een weg tot fietsstraat om er vervolgens meer verkeer overheen te sturen tegenstrijdig beleid.

Scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal
Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan vrezen we een toename van geluidsoverlast. Als er momenteel een gemotoriseerde boot passeert op het kanaal, dan kunnen we dit buiten, maar ook binnen goed horen. Uiteraard maken we ons zorgen over een toename in geluidsoverlast.

Boren in plaats van heien
We verzoeken in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij omliggende woningen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
REO, afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11AP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
2 8 JUL 2015
Registratienummer

364

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008638

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

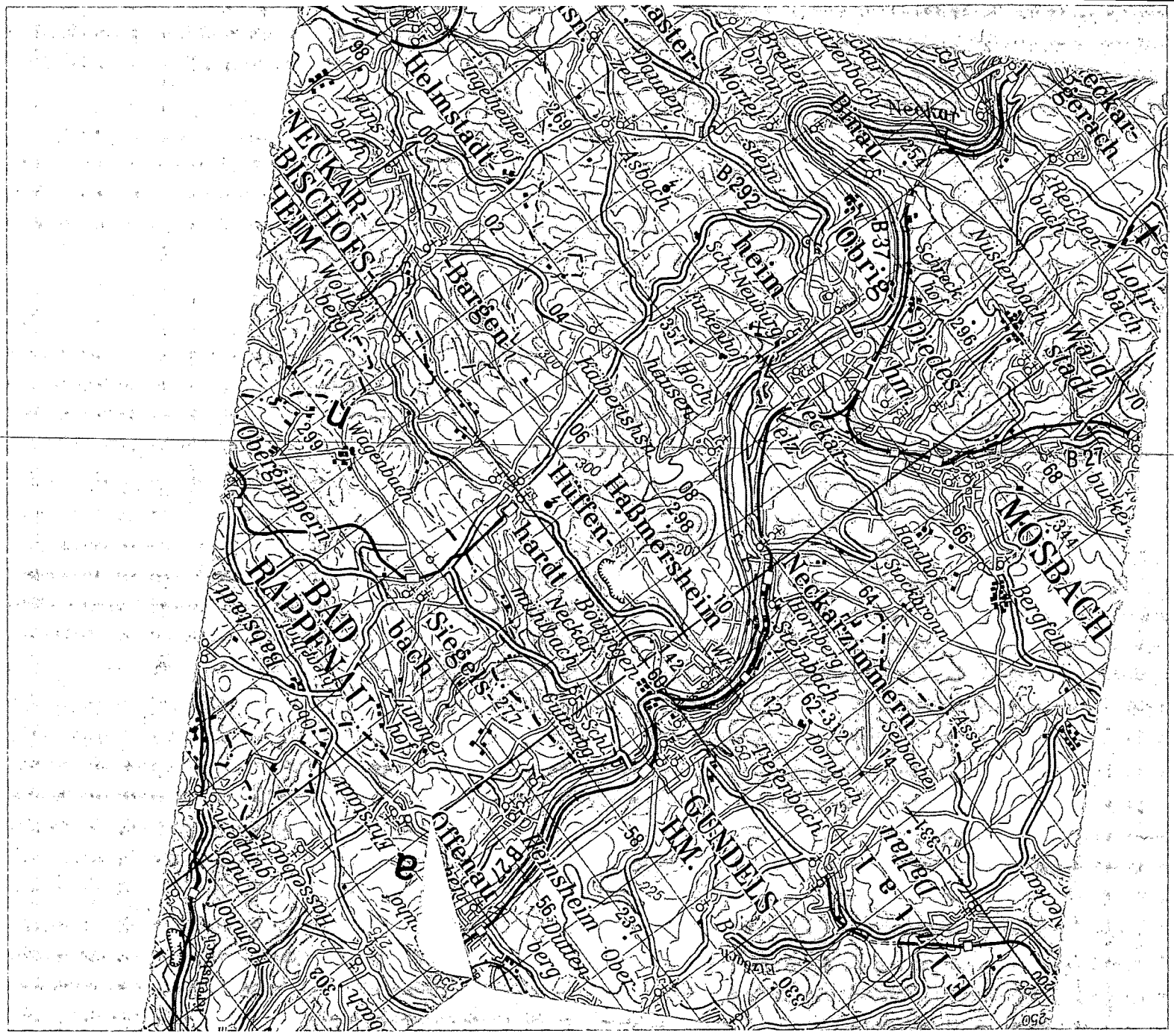
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

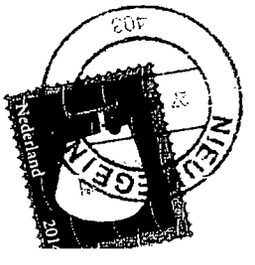
Naam:
Adres:

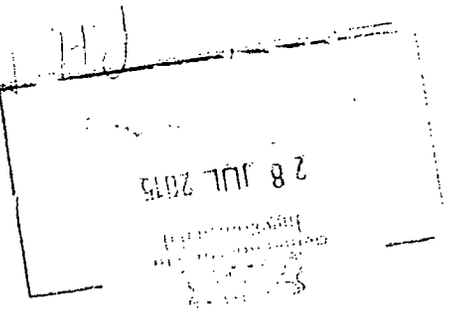
Lid van URV Viking



NECKAR-BISCHOFS-HEIM
Helmstadt
Bargen
Obrigheim
Binau
Neckar
Diedes-hm.
Waldstadt
Lohrbach
Neckar-gerach
Hüffenhardt
Haßmersheim
Neckarzimmern
MOSBACH
Bergfeld
Siegelsbach
BAD RAPPENAU
Obergimpern
Wagenbach
Neckarmühlbach
Bottingen
Offenau
Heinsheim
Duttenberg
Ober-
GUNDELS HM.
Dallau
Tiefenbach
Dornbach
Selbach
Hardhof
Stockbronn
Hornberg
Steinbach
Neckar-
Elz
Kälberishsn.
Hochhausen
Finkenhof
Schl. Neuburg
Asbach
Dauden-
Morlenstein
Breitenbronn
Reichenbuch
Nüstenbach
Schreckhof
Ingelheimerhof
Wollenberg
Flinsbach
Babstadt
Zimmerhof
Ehrstadt
Hasselbach
Untergimpern
Helmhof
Krebsbach
Elzbach
B 292
B 37
B 27

D!REKTRECYCLING
Der umweltfreundlichste Briefumschlag.
Info: www.direktrecycling.net





Gemeente Utrecht
Ingekomen
28 JUL 2015
Registratienummer

365

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008639

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat

roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

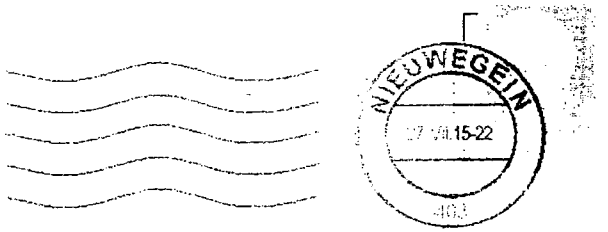
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

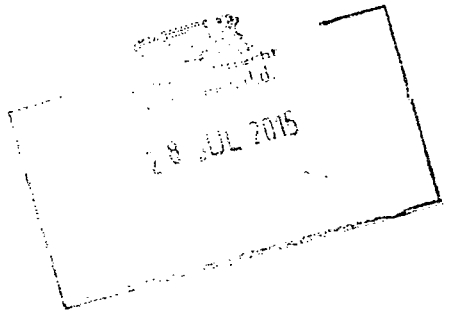
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad Utrecht
t.a.v. Griffie
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. PH Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

366

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Utrecht 27 juli 2015

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht

Geachte leden van de raad,

Hierbij doet de Algemene Utrechtse Roeivereniging Orca u de aanvullende zienswijze toekomen met betrekking tot bovengenoemd bestemmingsplan. Wij hebben al eerder onze zienswijze kenbaar gemaakt. Het onderstaande completeert onze zienswijze.

Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen
In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijd met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013
Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan *voor de diverse modaliteiten* ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. (noot hierbij: er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Rijkswaterstaa is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch ooghpunt geen bezwaar. Vraag is of vaarsverkeersveiligheid ook is getoetst)

Ontwerp-omgevingsvergunning Bouwblok A
In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m^3 af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):
- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

Voorwaardelijke verplichting
Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.
Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

Behoefte aan de haven
In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

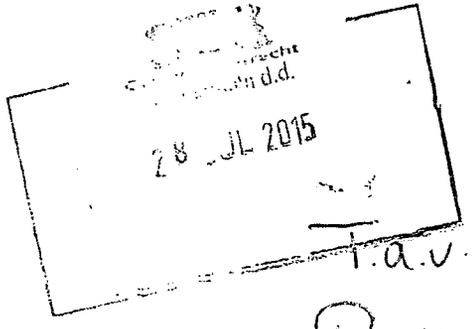
Geen overeenstemming
In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor

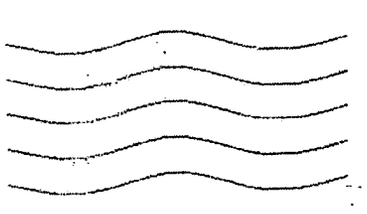
Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

Het bestuur van de A.U.S.R. Orca,

Voorzitter

Adres:





t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16203
3500 CE, Utrecht

N12TT 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

367

15.008641

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

NIEUWEGEIN
27.VII.15-22
NEDERLAND NEDERLAND
403

Gemeenteraad Utrecht/

Ruimtelijke ~~ordening~~ en Economische
Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meyer

Postbus 16200,

3500 CE Utrecht

N11T 3500CE

Gemeente Utrecht
Ingekomen dd
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

3 GP

15.008642

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

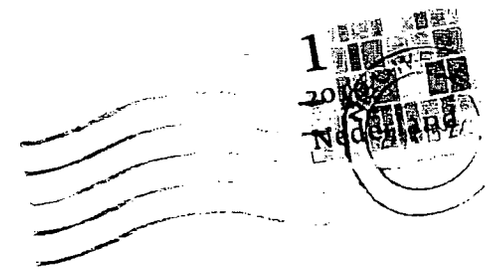
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

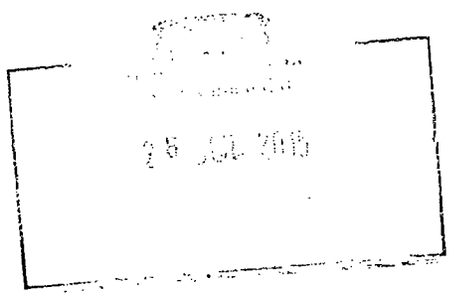
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

1
2019
Nederland

28 JUL 2019





Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling.
Afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N10P= 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

369

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008643

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

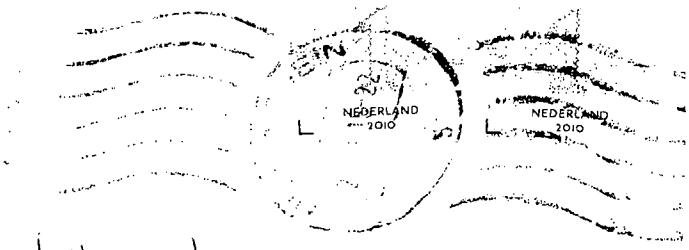
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

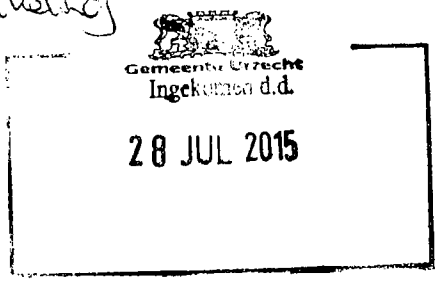
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16300
3500 CE Utrecht



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

370

15.008644

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

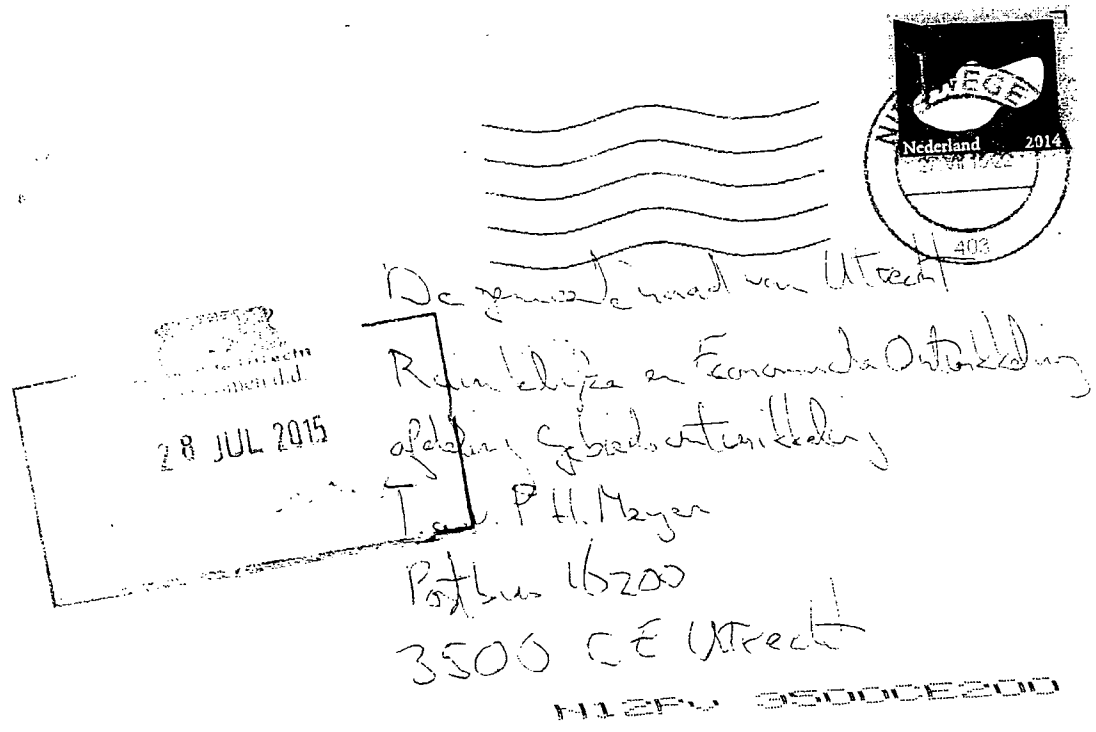
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Nederland 2014

27 VII 15/22

403

De gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

afdeling Gebiedsontwikkeling

t.a.v. P.H. Meyer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

N12PU 3500CE200

28 JUL 2015

Gemeente Utrecht
28 JUL 2015
Registratienummer

321

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling ~~Gebiedsontwikkeling~~
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008645

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie'. Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

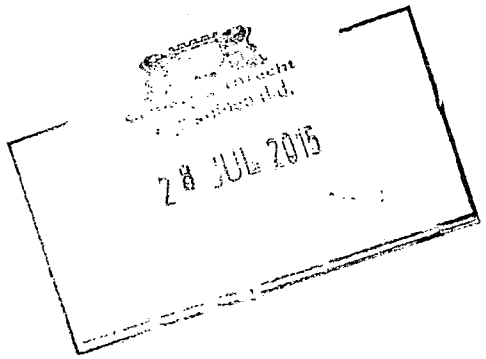
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

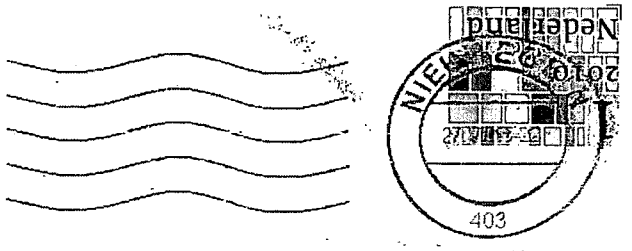
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikke
afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

M11PP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

372

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008646

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Plaats en datum:

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL. 2015

27-07-2015
Utrecht, Europalaan 12
UTE-10-BRENG-3
UT-E-PB02
3500CE16200
Cverhoef

De gemeente van Utrecht
Afdeling Gebiedsontwikkeling
P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

373

15.008647

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Plaats en datum:

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

27-07-2015
Utrecht, Europalaan 12
UTE-10-BRENG-3
UT-E-PB02
3500CE16200
Cverhoef

De gemeente van Utrecht
Afdeling Gebiedsontwikkeling
P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

374

15.008648

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Plaats en datum:

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

27-07-2015
Utrecht, Europalaan 12
UTE-10-BRENG-3
UT-E-PB02
3500CE16200
Cverhoef

De gemeente van Utrecht
Afdeling Gebiedsontwikkeling
P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

28 JUL 2015
Registratienummer

375

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008649

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, ~~11~~ 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

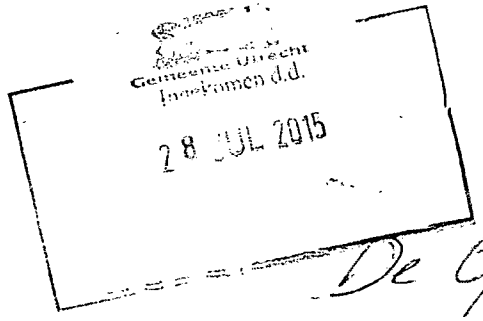
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

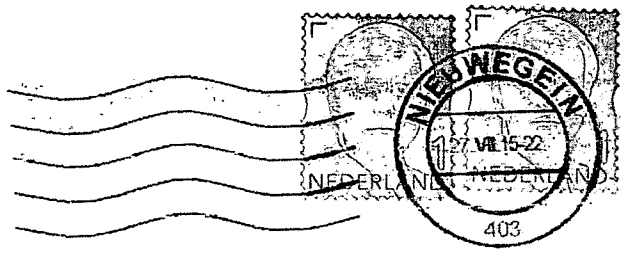
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

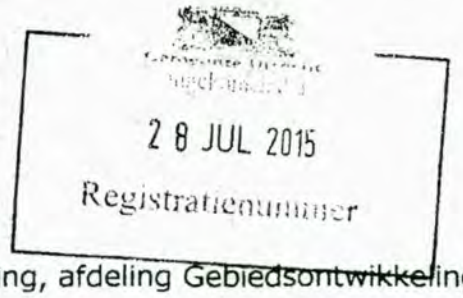




De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke - Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H115V 3500CE20D

3103Tf. 2



376

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008650

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

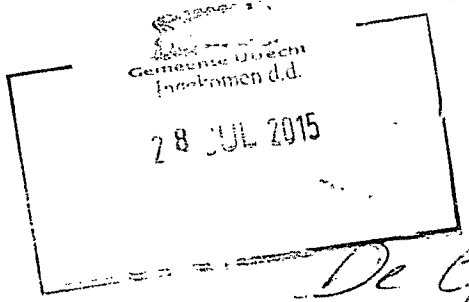
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

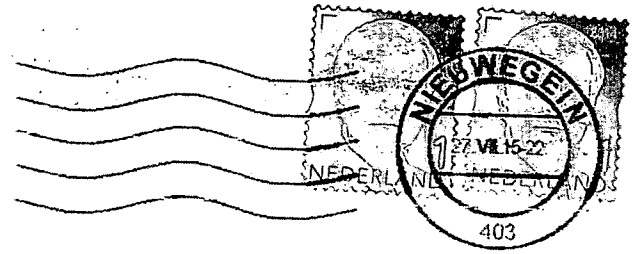
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet





De Gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling

afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

N11SV 3500CE200

28 JUL 2015

15.008793

377

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

378

15.008794

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

28 JUL 2015

15.008795

379

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lich

Met vriendelijke groet,

lid van Vereniging

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

15.008796

28 JUL 2015

380

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wèl op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid van URVikmg

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

28 JUL 2015

301

15.008797

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid V.A.D (ORL)

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

28 JUL 2015

15.008798

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid Vereniging (U.R.V.)

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

28 JUL 2015

15.008799

3d3

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

LTRV Vaking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

15.008800

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

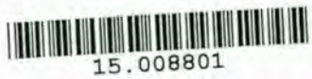
Naam
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo



28 JUL 2015

385

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

15.008802

386

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec

28 JUL 2015

15.008803

387

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Aid van der Diking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008804

380

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec

28 JUL 2015

15.008805

3 0/9

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Jid en URJ Diking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008806

390

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Sitting

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

391

15.008807

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

15.008808

392

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Woonplaats :

Lid van URJ Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

393

15.008809

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, stelgers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Oiking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

15.008810

394

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Diking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

15.008811

395

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Woonplaats :

Lid van URO Viking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015

396

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008812

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor dé palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

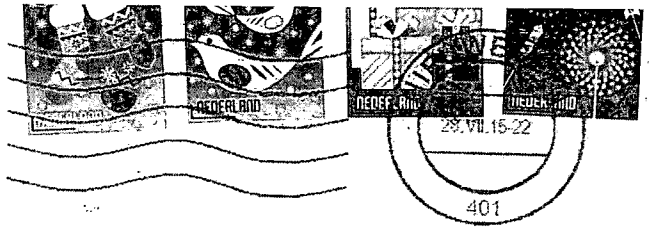
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

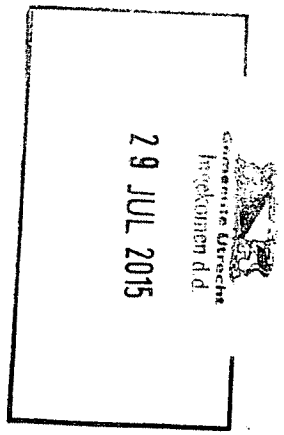
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



Gemeente Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL. 2015
397

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008813

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

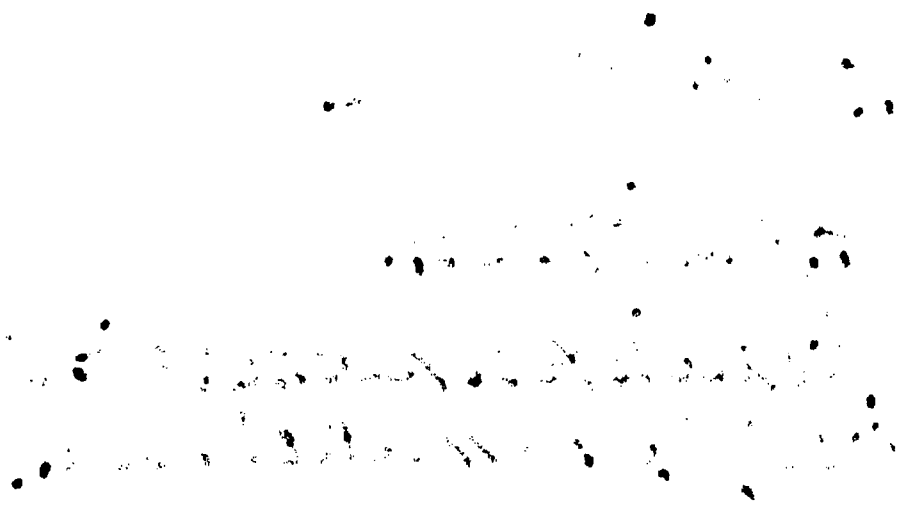
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

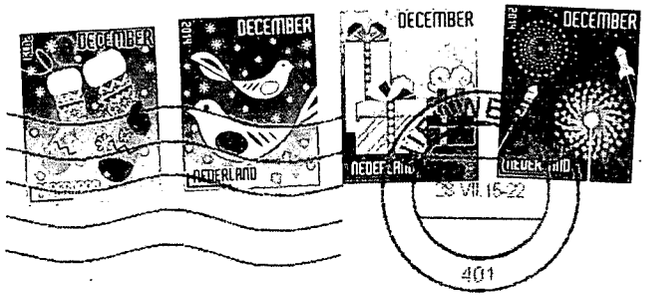
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]





Gemeente Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Inspektorat d.d
29 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015

3g0

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008814

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 28 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015

N13PF 3500CE20

AFZ

ingekomen d.d.
29 JUL 2015
399
15.008815

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

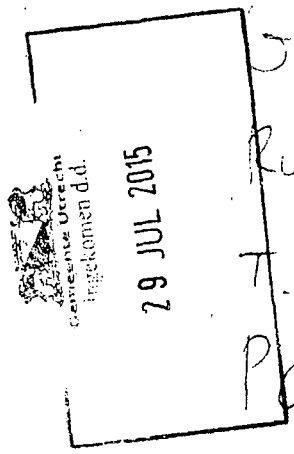
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeente Utrecht
Ruimtelijke & Econ. ontwikkeling, a.f.d. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MAPP 3500CE200

(1)

Reactie HOV (tracé van Zijstweg (Mandelabrug) - Overste Den Oudenlaan - Koningin Wilhelminalaan)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 JUL 2015
15.007630

Zienswijze ontwikkelingen Kanaalweg 59

Reactie informatieavond woningbouw langs Merwedekanaal / defensieterrein Overste den Oudenlaan

Nut en Noodzaak HOV op dit tracé

Een HOV op dit traject is volgens de gemeente nodig daar de verwachting is dat er 1800 bussen per dag over dit tracé gaan rijden. Daarvoor is een dubbele busbaan nodig om de doorstroming van ander verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) goed te laten verlopen.

Wij twijfelen in ernstige mate aan de noodzaak van deze oplossing en denken dat het juist een averechts effect zal hebben op de doorstroming van het verkeer. De maatregel is excessief en gaat ten koste van veel groen. Zowel op het Anne Frank plein als in het parkje aan de Overste Den Oudenlaan staan veel hoge oude bomen. Al deze bomen worden gekapt omwille van de HOV busbaan.

Argumenten

- De verkeerssituatie is de laatste jaren sterk verbeterd. Er zijn door het jaar heen zeker op het Anne Frank plein en Overste Den Oudenlaan praktisch geen files en opstoppingen meer.
  Belangrijke redenen hiervoor:
  - Afsluiting Croeselaan. De Overste Den Oudenlaan en van Zijstweg was een 'sluiproute' om vanuit de A12 richting centrum en verder te gaan. Bij de Rabobank is nu een afsluiting gekomen en gaat er nu veel minder verkeer richting centrum;
  - Graad van Roggenweg richting Jaarbeurs. Door de aanpassing van de Graad van Roggenweg gaat nu veel verkeer naar de Jaarbeurs via de A2 en Graad van Roggenweg. Ook bij een

drukke beurs (bv Motorbeurs) levert dit op de Overste Den Oudenlaan amper nog problemen op.

- Een tweebaans HOV is excessief op dit tracé. In totaal komen er 2 rijstroken HOV bij en komen er op het Anne Frankplein stoplichten. Dit zal resulteren in eerdere opstoppingen van het verkeer. Zowel voor de fietsers als de automobilisten. Het wordt met de HOV, 4 wegstroken bij de stoplichten een zeer brede overgang en dat zal tijd gaan kosten om over te steken (fietsers, voetgangers), verkeer rechtdoor, verkeer vanaf de Vondellaan etc. Er zijn een aantal jaren geleden al eens stoplichten geplaats op het Anne Frank plein. Dit was geen succes en dat zal het nu ook niet worden.

- Fietsers zijn de dupe. Door van de Anne Frank plein een plein met stoplichten te maken zijn de fietsers de grote verliezers. Zeker de fietsers die vanuit Vleuten- de Meern komen en die over de prins Clausbrug naar de stad willen. Ze moeten na de prins Clausbrug stoppen bij: 1. Onderaan de brug; 2. Bij de Weg van de Verenigde Naties (na 200 m); dan 3. Anne Frankplein (gepland) (na 600m), dan Vondellaan (gepland bij nieuwe Wijk al bij Kanaalweg 59) (na 700 m), bij de Rijnlaan (na 1 km) etc.

- (Alternatief) Waarom 1800 bussen per dag. Er is toch ook een station in Vleuten de Meern? Als je op het station wil komen neem je toch de trein.

- Veel groen en grote bomen verdwijnen. Zowel op het Anne Frank plein als aan de Overste Den Oudenlaan staan veel grote oude bomen. Het is ondanks het vele verkeer een zeer groene oase. Dit wordt door de HOV vernietigd. De bomen aan de westzijde van de Overste Den Oudenlaan blijven gelukkig staan, maar de bomen op het Anne Frank plein gaan weg en ook de hoge oude bomen aan de oostelijke kant van de Overste Den Oudenlaan (hoogte Mitros) moeten hierdoor verdwijnen. Dit valt niet te rijmen met het groenbeleid van de gemeente en is onbegrijpelijk. Bedenk een alternatief waarbij je de bomen laat staan! Er zijn wat bomen gepland die tussen HOV en rijweg in moeten komen, maar dat steekt schraal af tegen de kaalslag en de kale sfeer die op het plein zal gaan ontstaan!

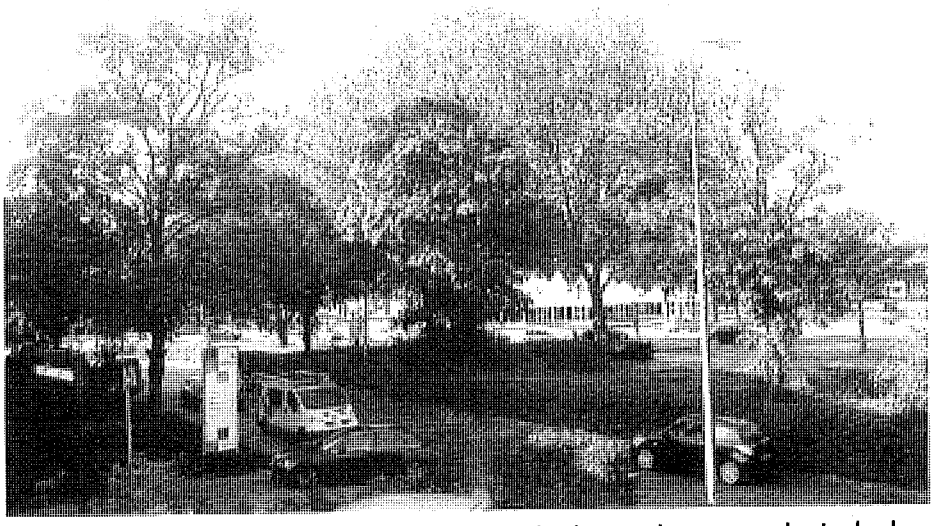


FOTO aan noordkant van Anne Frankplein, de rotonde is helemaal ´omkleed´ met hoge bomen

- Persoonlijk belang (geluid en luchtkwaliteit). De HOV is gepland in de nabijheid van onze woningen (nr 52–58). Is het rapport is een verhoogde geluidsoverlast berekend en een afname van de luchtkwaliteit. Wat gaat de gemeente hieraan voor ons doen?

Alternatief

Jazeker.

Meer maat met de HOV invoegen op bestaande wegen, hooguit één busbaan of flexibele delen)

Op het eerste tracé van de HOV op de Van Zijstweg (van Croeselaan tot aan Mandelabrug) komt er één strook busbaan. Ook op de Mandelabrug is er één strook), maar vanaf Mandelabrug zijn er twee stroken HOV gepland. Dit is niet nodig. Door de afname van het verkeer kunnen de bussen invoegen op de bestaande wegen. Dit zal vermoedelijk (heb de sommen niet gemaakt) makkelijk kunnen. Mogelijk is één baan meer dan toereikend.

Aandachtspunt is wel dat het Anne Frankplein voor de fietsers en voetgangers een erg onveilige rotonde is. De verkeersveiligheid moet hiervan verbeterd worden. Als bewoner aan het plein verlenen we regelmatig assistentie of brengen aangereden mensen naar huis, omdat de fiets in de prak ligt etc. Kun je hier geen onderdoorgang of fietsbrug? gaan maken om

de fietsers te kunnen laten doorfietsen. Zie hierboven bij de problemen voor de fietsers of iets dergelijks.

Verdere ontwikkelingen in het gebied - Kanaalweg 59

De kanaalweg 59 is in ontwikkeling. Gepland is de aanvoer van bouwmateriaal via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan. In de plannen van de HOV gaat deze "ingang' verdwijnen. De HOV geeft juist een ontsluiting aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan!

Kortom: de plannen zijn onvoldoende op elkaar afgestemd.

ONTWIKKELING DEFENSIETERREIN.

Graag ruimtelijk inpassen van woningen Overste Den Oudenlaan 52-58. Zeker wens van nr. 58. Dit moet kunnen gezien de Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Denk aan de bomen op het terrein. Er waren wat vogels geïnventariseerd, maar de Groene specht zit er ook (hoor hem en zie hem regelmatig). Ook de Sperwer zit er. Broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht, tjiftjaf.

Dit terrein dreigt nu ingesloten te worden door Kanaal en HOV. Een van de doelstellingen van de gemeente is juist dat deze ´blokkade´ in het midden van de stad wordt ontsloten. Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Utrecht, 7 juli 2015

Gmail

zienswijze Kanaalweg 59

2 berichten

8 juli 2015 16:29

Aan:

Geachte mijnheer Meijer,

Gaarne willen wij u in de bijlage onze zienswijze aanbieden. Deze zienswijze betreft zowel ontwikkelingen Kanaalweg 59, HOV zuidwest én het woningbouwproject Merwedekanaal / defensieterrein. Wij kunnen die ontwikkelingen niet los van elkaar zien, aangezien het allemaal in en rondom hetzelfde gebied in de stad plaatsvindt.

Met betrekking tot Kanaalweg 59 wijzen wij op de grote risico´s die er zijn qua ontsluiting. De HOV sluit het gebied volkomen in, en in de huidige plannen is de ontsluiting absoluut onvoldoende geregeld. Zie meer informatie in de bijlage.

Wij blijven graag op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

Reactie HOV 2015-07-07.docx
440K

9 juli 2015 09:10

Meijer, Peter <peter.meijer@utrecht.nl>
Aar

Geachte mevrouv

Bedankt voor uw email.

Peter Meijer,

Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406

Bezoekadres Stadsplateau 1

Telefoon 030 - 2860283

E-mail peter.meijer@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

1 t/m 11

(1)

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Ingekomen d.d
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

13 t/m 19

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE3200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Gemeente Utrecht
ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

21 t/m 26

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

43 tm 45

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

HOSPP 3500CE30D

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

146

15.008489

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

149

15.008492

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

152

15.008496

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

163

15.008508

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

(46)

Reactie HOV (tracé van Zijstweg (Mandelabrug) - Overste Den Oudenlaan - Koningin Wilhelminalaan)



Zienswijze ontwikkelingen Kanaalweg 59

Reactie informatieavond woningbouw langs Merwedekanaal / defensieterrein Overste den Oudenlaan

Nut en Noodzaak HOV op dit tracé

Een HOV op dit traject is volgens de gemeente nodig daar de verwachting is dat er 1800 bussen per dag over dit tracé gaan rijden. Daarvoor is een dubbele busbaan nodig om de doorstroming van ander verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) goed te laten verlopen.

Wij twijfelen in ernstige mate aan de noodzaak van deze oplossing en denken dat het juist een averechts effect zal hebben op de doorstroming van het verkeer. De maatregel is excessief en gaat ten koste van veel groen. Zowel op het Anne Frank plein als in het parkje aan de Overste Den Oudenlaan staan veel hoge oude bomen. Al deze bomen worden gekapt omwille van de HOV busbaan.

Argumenten

- De verkeerssituatie is de laatste jaren sterk verbeterd. Er zijn door het jaar heen zeker op het Anne Frank plein en Overste Den Oudenlaan praktisch geen files en opstoppingen meer.
  Belangrijke redenen hiervoor:
  - Afsluiting Croeselaan. De Overste Den Oudenlaan en van Zijstweg was een 'sluiproute' om vanuit de A12 richting centrum en verder te gaan. Bij de Rabobank is nu een afsluiting gekomen en gaat er nu veel minder verkeer richting centrum;
  - Graad van Roggenweg richting Jaarbeurs. Door de aanpassing van de Graad van Roggenweg gaat nu veel verkeer naar de Jaarbeurs via de A2 en Graad van Roggenweg. Ook bij een

de fietsers te kunnen laten doorfietsen. Zie hierboven bij de problemen voor de fietsers of iets dergelijks.

Verdere ontwikkelingen in het gebied - Kanaalweg 59

De kanaalweg 59 is in ontwikkeling. Gepland is de aanvoer van bouwmateriaal via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan. In de plannen van de HOV gaat deze "ingang' verdwijnen. De HOV geeft juist een ontsluiting aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan!

Kortom: de plannen zijn onvoldoende op elkaar afgestemd.

ONTWIKKELING DEFENSIETERREIN.

Graag ruimtelijk inpassen van woningen Overste Den Oudenlaan 52-58. Zeker wens van nr. 58. Dit moet kunnen gezien de Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Denk aan de bomen op het terrein. Er waren wat vogels geïnventariseerd, maar de Groene specht zit er ook (hoor hem en zie hem regelmatig). Ook de Sperwer zit er. Broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht, tjiftjaf.

Dit terrein dreigt nu ingesloten te worden door Kanaal en HOV. Een van de doelstellingen van de gemeente is juist dat deze ´blokkade´ in het midden van de stad wordt ontsloten. Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Utrecht, 7 juli 2015

Gmail

Marijke Andringa <andringa.marijke@gmail.com>

zienswijze Kanaalweg 59

2 berichten

8 juli 2015 16:29

Aan: peter.meijer@utrecht.nl, w.beelen@utrecht.nl

Geachte mijnheer Meijer,

Gaarne willen wij u in de bijlage onze zienswijze aanbieden. Deze zienswijze betreft zowel ontwikkelingen Kanaalweg 59, HOV zuidwest én het woningbouwproject Merwedekanaal / defensieterrein. Wij kunnen die ontwikkelingen niet los van elkaar zien, aangezien het allemaal in en rondom hetzelfde gebied in de stad plaatsvindt.

Met betrekking tot Kanaalweg 59 wijzen wij op de grote risico´s die er zijn qua ontsluiting. De HOV sluit het gebied volkomen in, en in de huidige plannen is de ontsluiting absoluut onvoldoende geregeld. Zie meer informatie in de bijlage.

Wij blijven graag op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

Reactie HOV 2015-07-07.docx
440K

9 juli 2015 09:10

Meijer, Peter <peter.meijer@utrecht.nl>
Aan: I

Geachte ...

Bedankt voor uw email.

Peter Meijer,

Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406

Bezoekadres Stadsplateau 1

Telefoon 030 - 2860283

E-mail peter.meijer@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print



Ingekomen d.d.

13 JUL 2015

Gemeente Utrecht

tav dhr. P. Meijer

Ruimtelijke en Econ. ontwikkeling.

Gebieden en Proj. en Jur. Zaken RO

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

~~N1~~1PP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
21 JUL 2015
15.008136
82

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015

Geachte heer Meijer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze op het plan Kanaalweg 59.

1. Bouwhoogte (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)
In blok B wordt een nokhoogte van circa 40 meter voorzien. De geplande bouwhoogte van dit blok past mijns inziens niet in de omgeving. De schoorstenen van de naastgelegen hulpwarmtecentrale steken volgens AHN2-bestand circa 39 meter uit boven maaiveld, en zijn dus vrijwel even hoog als de nieuwbouw. Schoorstenen (en molens etc.) horen uit te steken boven de omgeving, anders wordt hun uitstraling teniet gedaan. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van blok B tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

2. Woningbouw nabij HWC (zienswijze bij ontwerp-bestemmingsplan)
Hoewel de hulpwarmtecentrale maar incidenteel de schoorstenen laat roken, en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen, zal het voor de bovenste woningen, die bijna in de schoorstenen kijken, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Overigens betwijfel ik deze situatie binnen het toepassingsgebied van de gebruikte rekenmethode voor luchtkwaliteit valt.



3. Toekomstig maatgevend jaar (zienswijze bij hogere waarden besluit)
De hogere waarden waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt zijn niet op berekeningen volgens de gangbare praktijk gebaseerd. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om 10 jaar na realisatie van het plan, dus 2027, als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte intensiteiten van 2027 zijn waarschijnlijk hoger dan die van 2020. Het effect van de gemeetelijke plannen met het voormalige Defensieterrein moet ook worden meegenomen. Als geen verkeersplan van 2030 beschikbaar is, is extrapolatie vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1% tot 1,5% te overwegen.

4. Verkeer Kanaalweg (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)
De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit kan worden afgeleid uit de 1100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Volgens mijn eigen tellingen rijden er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen). Zo'n enorme toename zal tot problemen leiden voor de duizenden fietsers die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het gevaarlijke kruispunt Kanaalweg/Van Zijstweg (veel ongevallen) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken.
Ik vraag de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets- en wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar baat bij.

5. Geluidbelasting bestaande woning Kanaalweg 58 (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)
In het kader van goede ruimtelijke ordening is het wenselijk het effect van de reflecterende gevel van Blok E op Kanaalweg 58 ~~moeten~~ te onderzoeken. Deze woning wordt mogelijk haar enige geluidluwe gevel ontnomen, als gevolg van reflecterend geluid vanaf de lawaaiige Balijebrug via de gevel van Blok E.

6. Boren in plaats van heien (zienswijze bij omgevingsvergunning)
Vanwege de dichtbebouwde omgeving van het plan vraag ik dat de gemeente oplegt dat er niet mag worden geheid, maar moet worden geboord. Dit beperkt trillings- en geluidsoverlast.

7. Bouwverkeer (zienswijze bij omgevingsvergunning)
Om geluidsoverlast en onveilige situaties te vermijden dient het bouwverkeer geen gebruik te maken van de Kanaalweg tussen bouwterrein en Mandelabrug, maar richting Anne Frankplein te rijden. Zie ook punt 4.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NOSTv 3500CE200

102

De gemeente Utrecht
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
ingekomen d.d
24 JUL 2015

15.008325

Ir. A.C. den Ottelander
Rolderdiephof 193
3521 DD Utrecht

Utrecht, 22 juli 2015

Betreft : zienswijze-onderdelen- ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Geachte gemeente Utrecht, geachte heer Meijer,

Het is goed dat het terrein eindelijk wordt bebouwd. Er is in Utrecht ook veel behoefte aan woningen. Ooit stond ik zelf circa tien jaar ingeschreven voor een sociale huurwoning. Ik vraag mij wel af of dit plan wel goed aansluit bij de woningbehoefte van nu.

1. Het lijkt er toch een beetje op dat het oude plan met een haven en dure appartementen de toon blijft zetten voor het nieuwe plan. Het viel mij op dat op bladzijde 32 staat dat de kleine appartementen kunnen worden samengevoegd tot grotere (dus duurdere) appartementen. Omdat de woningbehoefte een belangrijk argument voor dit plan is, vind ik het vreemd dat de gemeente geen gebruik maakt van de mogelijkheid om het aanbod van betaalbare woningen in de planregels te waarborgen.

2. Het vasthouden aan het oude plan met haventje en horeca betekent dat er eigenlijk teveel op te weinig grond moet worden samengeperst. Zonder het haventje en met één slank hoogteaccent zou er ruimte ontstaan om met verder lagere bebouwing en meer groen een vergelijkbaar aantal woningen te bouwen. Dat sluit beter aan bij de aangekondigde plannen voor het defensieterrein. Volgens p. 5 van de toelichting ziet de gemeente dit verband ook, waarom wordt hier niet grondiger naar gekeken?

3. Nu komen veel nieuwe woningen met wat hun "stille kant" moet zijn tegenover de horeca met terras te liggen. Het ligt voor de hand dat dit problemen gaat geven die uiteindelijk niet goed zijn op te lossen door de ontwikkelaar (die er immers alleen in het begin is) of met handhaving door de gemeente, omdat de tegengestelde belangen in dit plan besloten liggen.

4. Doordat er zoveel woningen op de grond moeten komen die rond het haventje en horeca overblijven, ontstaat er een hoge, brede massa naast de warmtecentrale die het zicht op dit monument uit alle richtingen bederft. Waarom doet de gemeente niet meer moeite om het karakteristieke silhouet van de torens die zich tegen de hemel aftekenen te behouden?

5. Dit is nog klemmender omdat in de toelichting wordt aangekondigd dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen; uit de tekst op p. 30 valt af te leiden dat dat ook een direct gevolg van dit plan is. Als dat gebeurt is er geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Hoewel ik begrijp dat dit een slimme manier is om waterberging te realiseren, gaat het

volledig voorbij aan de waarde die grote bomen voor de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben. Woekeren met ruimte: dus de bomen leggen het loodje en daarmee een schaars stukje natuur?

6. De noodzaak om dicht te bebouwen maakt het ook nodig om een bouwblok tegen de hulpwarmtecentrale aan te bouwen. Het plan gaat uitgebreid in op de vraag hoe deze woningen tegen de effecten van die centrale worden beschermd. Maar de realisatie van dit bouwblok met alle beschermingsmaatregelen kan door weerkaatsing en veranderingen in de luchtstromingen tot milieu-effecten in andere richtingen leiden. Waarom is dit niet onderzocht?

7. In feite zijn de voorgestelde maatregelen alleen toereikend, omdat de gemeente er vanuit gaat dat de hulpwarmtecentrale maar enkele keren per jaar wordt gebruikt. Maar zoals de toelichting op p. 20 al illustreert, is het altijd mogelijk dat er in de bedrijfsvoering van het energiebedrijf veranderingen optreden. Welke waarborgen bieden de gemeentelijke regels als intensiever gebruik van de hulpcentrale nodig is. Of als zeker is dat intensiever gebruik niet nodig is, waarom wordt dit dan niet vastgelegd?

8. Ook bij de verkeersgevolgen lijken alle betrokken belangen nog niet voldoende afgewogen. In de toelichting wordt gesuggereerd dat er voor de roeisport op het kanaal een oplossing is gevonden, maar uit de pers valt het tegendeel af te leiden.

9. Ik zie een vergelijkbaar probleem voor fietsers. De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Is het gelet op de toelichting op p. 15 niet logisch om in de uiteindelijke situatie uit te gaan van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting?

10. De tekening op p. 14 suggereert dat de aan te leggen brug voor het haventje niet leidt tot hoogteverschillen in de Kanaalweg. De tekst op p. 16 waarborgt alleen de minimale doorvaarthoogte. Waarom is het vlakke verloop van de weg ten behoeve van het langzaam verkeer niet gewaarborgd?

11. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd lijkt me te laag. Op p. 17 wordt gesteld dat aan de parkeernormen wordt voldaan, maar dat is na de kunstgreep op p. 10 om het plangebied over te hevelen van B2 naar B1. Dit is niet erg realistisch, omdat de ligging met zich meebrengt dat het autobezit van te verwachten bewoners hoger zal liggen. Zo lang geleden is de nota Stallen en parkeren nog niet vastgesteld (2013!). Het invoeren van betaald parkeren kan eenvoudig betekenen dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omliggende gebieden zonder betaald parkeren. Ook voor de horeca op deze plek lijkt dit een lastig gegeven.

12. In dit verband is het van belang dat dit plan de aanzetten bevat voor een brug voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal in het verlengde van Heycopstraat. Naast de parkeerdruk kan zo'n brug op zichzelf tot meer overlast in de avonduren leiden. Is het niet beter om de mogelijkheden van de Balijebrug en Mandelabrug voor voetgangers en fietsers te verbeteren (indien nodig)?

Alle voorgaande opmerkingen zijn zienswijzen op het bestemmingsplan; de opmerkingen 1, 3, 4, 6, 7 en 11 houden tevens een zienswijze op de omgevingsvergunning blok A, de opmerkingen 1, 3 en 11 tevens op omgevingsvergunning blok B en de opmerkingen 3, 6 en 7 op de besluiten hogere waarden. Specifiek bij de beide omgevingsvergunning heb ik nog het volgende verzoek.

13. Wilt u bepalen dat er niet zal worden geheid, maar alleen geboord, zodat de overlast voor omwonenden beperkt blijft?

Ik hoop dat u met de voorgaande opmerkingen tot een verbeterd plan kunt komen in het belang van een gezonde leefomgeving voor iedereen in de buurt. Een gezonde leefomgeving is een van de criteria voor de invulling van het defensieterrein (werd verteld op de bijeenkomst van 2 juli jl.).

Met vriendelijke groet,

D!REKTRECYCLING
Der umweltfreundlichste Briefumschlag.
Info: www.direktrecycling.net

117

De gemeenteraad van Utrecht
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008454

Betreft: **Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59**

Utrecht, 23 juli 2015

Geachte heer/mevrouw Meijer,

Graag geef ik mijn reactie en zienswijze op het plan Kanaalweg 59.

Zienswijze m.b.t. ontwerpbestemmingsplan

1. Bouwhoogte
Ik ben van mening dat er in de bouwplannen te hoge gebouwen zijn opgenomen die niet passen in de omgeving.

In blok A is het hoogste punt circa 27 meter voor 8 etages met daarop een puntdak. In blok B worden dat 12 etages met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 etages met een hoogte van circa 40 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen hulpwarmtecentrale. Daarvan is de hoogte circa 35 meter.

Het gebied rond de bouwlocatie bestaat nu uit gebouwen met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het beoogde complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De geplande hoogbouw van circa 40 meter op Kanaalweg 59/Wilhelminawerf past dan ook niet in de omgeving.

In een door de gemeente georganiseerde presentatie in 2013 is voor de bouw van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf gerefereerd aan de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex en is aangegeven dat gestreefd zou worden naar gelijkwaardigheid. Deze gelijkwaardigheid is als gevolg van de afwijkende bouwhoogte in de huidige plannen niet gerealiseerd. Dit wordt nog eens bevestigd in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein (direct grenzend aan de hulpwarmtecentrale/Kanaalweg 59) die op 2 juli 2015 zijn gepresenteerd. Hier wordt gekozen voor een open en groene structuur met juist meer ruimte voor laagbouw ten opzichte van oude plannen.

Ook in de visie op de Merwedekanaalzone, o.a. gevisualiseerd in een presentatie van atelier Quadrat (d.d. 28-10-2008), wordt uitgegaan van laagbouw langs het Merwedekanaal met langzaam oplopende bouwhoogte richting de Overste den Oudenlaan. Centraal in deze visie staat het Merwedekanaal. Door de bebouwing langs de oevers laag te houden en het bouwvolume beperkt te houden, komt in deze visie niet alleen het leven op en rond het water optimaal tot zijn recht, maar ook monumenten als de Jongerius Villa en de 35 meter hoge schoorstenen van de hulpwarmtecentrale. De geplande bouwhoogte van 8 en 12 woonlagen (+puntdak) doet geen recht

aan deze visie. De prachtige hand gemetselde schoorstenen worden straks letterlijk overschaduwd door hoogbouw en vallen daardoor in het niet, terwijl de hoogbouw op de Kanaalweg 59/Wilhelminawerf de aandacht gaat trekken. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Om de schoorstenen de blikvanger te laten blijven, zou het passend zijn om de maximale hoogte van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf niet boven de helft tot maximaal 2/3 van de hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dit betekent een maximale bouwhoogte rond de centrale van maximaal 17,5 tot 24 meter. Zoals hiervoor aangegeven zou dit ook veel beter passen in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein.

Met het in stand houden van de haven (wat ik toejuich) lijkt er echter voor gekozen te zijn om extra bouwvolume (lees: hoogte) rond de haven te creëren om het project economisch rendabel te maken. Hiertoe worden wat mij betreft onacceptabele concessies gedaan aan het open karakter langs het Merwedekanaal en de centrale plek die de hulpwarmtecentrale met de schoorstenen daar inneemt. Het lijkt er daarom op dat er teveel appartementen op een te klein stuk grond gerealiseerd moeten worden.

2. Geen horeca

Ik ben van mening dat het niet gewenst is om horeca een plaats te geven in het plan. Dit omdat de horeca overlast zal veroorzaken voor zowel de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan als voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal. Overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca (en bijbehorend terras) en overlast als gevolg van toenemende verkeersbewegingen van bezoekers die met de auto komen. Dit terwijl de Kanaalweg juist als 'fietsstraat' is aangemerkt. Ook zal de horeca voor parkeeroverlast op en rondom de Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen naar verwachting onvoldoende zijn. Hiervoor verwijs ik naar de hoge parkeerdruk rondom de horeca aan de Veilingkade. Ik verzoek u dan ook om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

3. Woningbouw nabij hulpwarmtecentrale

Hoewel de hulpwarmtecentrale maar incidenteel de schoorstenen laat roken, en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen, zal het voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening.



4. Verkeer Kanaalweg

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan met ongeveer een factor 10 toenemen. Dit kan worden afgeleid uit de 1100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Volgens eigen tellingen rijden er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen). Zo'n enorme toename past niet bij de bestemming 'fietsstraat' die de Kanaalweg al deels heeft en zal tot problemen leiden voor de vele fietsers, skeelers, hardlopers en wandelaars die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het

kruispunt Kanaalweg/ Van Zijstweg (Mandelabrug) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken. Dit kruispunt is nu al niet erg veilig (veel ongevallen de laatste tijd).
Ik vraag de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het plan zo kan worden geconstrueerd dat bezoekers en bewoners van het plan worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets- en wandelroute die het nu is.

Zienswijze m.b.t. ontwerp omgevingsvergunning

5. Horeca
Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek ik in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners van de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.
Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 22.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dit zou mijn inziens betekenen dat hooguit horeca in de categorie D2 acceptabel is in plaats van de B/D1 categorie die nu in de aanvraag is opgenomen.

6. Niet heien, maar boren
Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en mogelijke beschadigingen aan omliggende bestaande bebouwing en geluidsoverlast voor woningen en appartementen in de directe omgeving.

Zienswijze m.b.t. ontwerpbesluit hogere waarden

7. Aanvullend onderzoek impact op bestaande appartementen Rolderdiephof 186-219
Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van blok A naar verwachting meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale. Door het grote bouwvolume van blok A in combinatie met de zeer korte afstand tot de centrale zal geluid afkomstig van de hulpwarmtecentrale naar verwachting weerkaatsen in de richting van de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. De hulpwarmtecentrale produceert continu (365 dagen per jaar) geluid. Dit geluid is nu al duidelijk hoorbaar in de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. Voorafgaand aan definitieve besluitvorming dient mijn inziens dan ook onderzocht te worden wat het effect van de beoogde bebouwing op de geluidswaarden voor de bestaande bebouwing aan de overzijde van het Merwedekanaal (Rolderdiephof 186-219) en de woonboten is. Uit de huidige bouwaanvraag en het ontwerpbesluit blijkt niet dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Indien de beoogde bebouwing leidt tot hogere/te hoge geluidswaarden aan de overzijde van het Merwedekanaal dan dient dit onderdeel te zijn van het huidige ontwerpbesluit en aanvraagprocedure en dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om geluidsoverlast te voorkomen.

8. Toekomstig maatgevend jaar
De hogere waarden, waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt, zijn niet gebaseerd op berekeningen volgens de gangbare praktijk. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat

namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om een periode van tien jaar (gerekend vanaf realisatiedatum van het plan) als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte verkeersintensiteit in 2027 is waarschijnlijk hoger dan die in 2020. Dus ofwel wordt een verkeersplan van 2030 gebruikt waarin ook het effect van de plannen op het voormalige Defensieterrein is opgenomen, ofwel wordt geëxtrapoleerd vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,5%.

Ik hoop dat mijn reactie invloed heeft op de af te geven vergunningen en wordt graag op de hoogte gehouden van de voortgang.

Met vriendelijke groet,

24 JUL 2015

Uitbreiding van Utrecht
REC rijd. Gebiedsontwikkeling
Lav P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

90

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
23 JUL 2015

Aan: de gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling

t.a.n. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

15.008320

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Datum: 23 juli 2015

Geachte mevrouw / mijnheer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan en de meegecoördineerde ontwerpbesluiten.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Te hoge bouw

In blok A is het hoogste punt 26,5 meter voor 8 lagen met daarop een puntdak. In het later te bouwen blok B worden dat 12 lagen met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 lagen. Daarvan wordt de hoogte zelfs 38,6 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco (voorheen UNA). Daarvan is de hoogte 35 meter.

Nu is de bestaande situatie van de omgeving een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past niet in de omgeving. Dat gaat dan als gevolg van het nieuwbouwcomplex in zodanig in hoogte veranderen dat wij als omwonenden dat niet kunnen accepteren.

In de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond (van inspraak was feitelijk geen sprake) werd voor de bouw van het complex Kanaalweg 59 bouw Wilhelminawerf gerefereerd aan en gelijkwaardigheid gezocht in de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Ook is het terrein niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar mijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

Op het terrein benoemd in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 worden 115 woningen gerealiseerd en op het nabij gelegen te ontwikkelen Defensieterrein dat 5 keer zo groot is als het terrein Kanaalweg 59 waar ongeveer 400 tot 500 woningen zullen worden gebouwd. Omgerekend betekent dit dat er in verhouding te veel woning op het terrein Kanaalweg 59 worden gebouwd.

Conclusie: De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt veel te massaal, te hoog en er komen te veel woning te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestande omgeving en hiermee kan ik mij, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

Geen horeca

Ik maak bezwaar tegen de komst van horeca in het plan. Dit omdat de horeca overlast voor de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan zal geven en ook overlast voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal.

Met overlast bedoel ik overlast in de vorm van geluidoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca.

Ook verwacht ik verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden.

Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen absoluut te weinig zijn. Hiervoor verwijs ik naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Mijn conclusie is om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

Gemeentelijk monument

Eén of twee jaar geleden heeft de gemeente Utrecht de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco tot gemeentelijk monument verklaard. Dat vindt ik ook zeer toepasselijk. Het zijn prachtige handgemetselde schoorstenen welke de functie van de centrale uitbeelden. Deze schoorstenen mogen niet verdwijnen. Ook mogen deze schoorstenen niet aan het zicht worden belemmerd door hogere bebouwing in de directe omgeving. Door de bouw van het complex met hoogten van 26,5 meter en zelfs 38,6 meter wordt het zicht op de schoorstenen behoorlijk belemmerd; ook al is dat gedeeltelijk.

Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Ik stel voor als maximale hoogte van de bebouwing van het complex Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf niet boven ½ tot maximaal 2/3 hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

Luchtkwaliteit



De hulpwarmtecentrale laat de schoorstenen roken als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet als centrale of bij jaarlijks proefdraaien van de hulpwarmtecentrale. In het onderzoek is berekend dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen. Deze stelling is onjuist. Het zal voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Zij zullen dan forse overlast van de rook ondervinden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Vroeger was dit een industrieterrein en op dat terrein blijft nu wel de hulpwarmtecentrale staan en daaromheen kan men niet zo maar woningen bouwen.

Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Ik stel daarom voor om af te zien van deze hoge bebouwing.

Veiligheid

Blok A in het complex komt pal naast de drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie met elk een inhoud van 500 m3 van de ENECO-hulpcentrale te liggen. Mogelijk past dat net een paar meter buiten de veiligheidscontour van de 3 olie-opslagen, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks op het bedrijfsterrein van de HWC aan de zijde van het plangebied onder gevaar beschreven dat ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, wordt op pagina 5 gesteld:

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het ontwerp bestemmingsplan en in het ontwerp omgevingsvergunning zie ik van het gegeven advies van de VRU niets van terug. Ik heb geconstateerd dat bij de ter inzage gelegen stukken geen verklaring van de VRU aanwezig is. Hierbij vraag ik mij ook af of hierin positief geadviseerd is/wordt door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU). Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

In het rapport van Tebodin van 23 maart 2010 wordt op pagina 25 geconcludeerd dat op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw zal opleveren. Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht

verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m2. De 15 kW/m2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Wat mij bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. Ook al is dat net een enkele meter buiten de grens van beschermingsniveau.

Verder constateer ik dat het rapport Tebodin van 23 maart 2010 niet meer actueel is; wij zijn inmiddels 5 jaar verder. Ik verzoek u dringend een actueel onderzoek te laten uitvoeren, vervolgens deze te laten toetsen door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) en daarna pas hierover te besluiten.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Conclusie:

1. Moreel gezien stel ik voor om af te zien van bebouwing zo dicht bij de 3 olie opslagtanks.

2. Als u toch van mijn conclusie 1 afwijkt, verzoek ik u de procedure van deze vergunningverlening pas voort te zetten als er:

a. Door of namens de gemeente een actuele onderzoek is uitgevoerd, welke tot een positief resultaat leidt;

b. Daarop aansluitend een positief advies van de VRU aanwezig is.

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Tijdens de bouw en zeker ook na oplevering van het complex ontstaat er extreem veel overlast voor de fietsers op de Kanaalweg. Dat overlast bestaat uit overlast tijdens de bouw door het vele en zware bouwverkeer en na oplevering door aan-en afvoer van auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers en zeker ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca en ook van de bezoekers van de horeca.

De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar de vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Door de bouw en de latere ingebruikname van het complex ontstaat er te veel hinder voor de fietsers.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van het gehele complex op deze locatie.

Belemmering roeiverkeer en ander scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal

Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan kunnen er aanvaringen ontstaan met het zeer intensieve roeiverkeer en ook met het overige scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal. De in het plan beoogde voorzieningen om aanvaringen te voorkomen zijn te mager.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van een haven in het complex op deze locatie.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERP OMGEVINGSVERGUNNING

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Ten eerste verwijs ik naar mijn zienswijze over dit onderwerp m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Verder dient de aanvoer en afvoer bouwmaterialen en van de grote hoeveelheden af te graven grond (ongeveer 1500 m3 en dat zijn wel 50 vrachtwagens!!!) en parkeren t.b.v. de bouw via het voormalige Defensieterrein aan de Overste den Oudenlaan te geschieden en niet vanaf de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg. Dit om overlast op de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg te voorkomen.

De aanwezige transportleidingen van de Hulpcentrale hoeven geen belemmering hiervoor te zijn. Hierover kan een tijdelijke brug gemakt worden en de bouwmaterialen kunnen met de hijskraan hierover naar de juiste plaats worden gehesen. De transportleidingen kunnen worden afgeschermd.

Ik verzoek hiervoor in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen.

Horeca

Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.

Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 23.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dat kan door de juiste categorie-aanduiding horeca in de vergunning op te nemen.

Veiligheid

Hiervoor verwijs ik naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Niet heien, maar boren

Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij de naastgelegen woningen en bedrijfsgebouwen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESLUIT HOGERE WAARDEN

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van de woningen van blok A meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco. Op dagen van proefdraaien van de Hulpwarmtecentrale en zeker in de periode van najaar tot en met voorjaar wordt er hoorbaar en hinderlijk zwaar dreunend industrielawaai geproduceerd door de Hulpwarmtecentrale.

Ook gebeurt het dat tijdens het in gebruik zijn van de Hulpwarmtecentrale de deuren hiervan open staan en het geluid zo naar buiten gaat. Dit extra vrijkomende geluid is natuurlijk nooit in

rekenformules van geluidoverlast van de Hulpwarmtecentrale meegewogen, omdat dit nooit bekend is/wordt.

Verder merk ik op dat er dagelijks geluid vanuit de Hulpwarmtecentrale geproduceerd wordt; ook al is deze niet productief als centrale, maar er draaien er toch machines. Wat voor machines is mij niet bekend. Maar dit is zeker wel hoorbaar.

Als gevolg van de nieuwbouw zal dan het industrielawaai via de achterwand van de te bouwen woningen richting onze woning worden geleid. Hierdoor zal het geluid naar onze woning toenemen ten opzicht van de huidige situatie waarbij er geen bebouwing is naast de Hulpwarmtecentrale.

Uit de bouwaanvraag en uit het ontwerpbesluit hogere waarden blijkt niet in welke mate dit voldoende ongedaan wordt gemaakt.

Ook zullen die toekomstige bewoners van de woningen in het bouwproject veel verkeerslawaai van de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg ondervinden.

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

De Best Beschikbare Technieken (BBT) voor de Hulpwarmtecentrale wordt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013, projectnummer 12.0948 niet aangetoond. Er wordt in het rapport onder 4.1 op pagina 10 gesteld dat bij vergunningverlening van de Hulpwarmtecentrale de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging wordt meegenomen.

De BBT van de Hulpwarmtecentrale dient naar de huidige (dus voorjaar 2015) beste stand der techniek te worden aangetoond. Dat ontbreekt, dus heeft de conclusie in het rapport onder 4.1 op bladzijde 10 geen waarde en kan het niet worden gebruikt in het besluit tot hogere waarden.

Verder merk ik op dat de Hulpwarmtecentrale in de jaren zestig van de vorige eeuw is gebouwd en de aanwezige installaties zijn wel eens wat aangepast, maar niet zijn vervangen met installaties welke voldoen aan de BBT van 2015. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft de Luchtkwaliteit. Ook hieruit blijkt dat er niet voldaan wordt aan BBT als er zodanige uitstoot van rook uit de schoorstenen is.

In de laatste milieuvergunning van de Hulpwarmtecentrale is de BBT daarmee slechts een farce. Ook is de laatste revisie-milieuvergunning van de Hulpcentrale in al weer jaren geleden aangevraagd en verleend. In deze laatste vergunningaanvraag is niet aangetoond dat er tussentijds betere technieken in de centrale zijn toegepast. Er is geen sprake meer van actualiteit van BBT naar de stand der techniek in 2015.

Voorbeelden van juiste BBT bij deze Hulpwarmtecentrale zijn het gebruiken van aardgas of afvalhout in plaats van (ouderwetse en milieubelastende stookolie met veel rookoverlast), het gebruiken van zonnepanelen, het renoveren of vervangen van de bestaande installaties. Hiervan is in het geheel geen sprake, dus is er geen actueel BBT.

Ook wordt in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015, nummer 20131482-10, op pagina 7 gesteld dat de Hulpwarmtecentrale volgens de vergunningaanvraag enkel wordt ingezet in het geval van een calamiteit. *Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strenge vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de Hulpwarmtecentrale slechts incidenteel in bedrijf is.*

Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de Hulpwarmtecentrale ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de Hulpwarmtecentrale meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

Dit is onjuist. Ik woon direct tegenover de Hulpwarmtecentrale en ik weet uit de praktijk dat de Hulpwarmtecentrale veel meer draait. Permanent, dus het hele jaar door, horen wij geluid van de Hulpcentrale. Dat bestaat uit dagelijks geluid en zeer zwaar dreunend industrielawaai in de periode als er warmteproductie is of wordt proefgedraaid.

Er wordt minimaal 1 maal per jaar proefgedraaid en de Hulpcentrale draait ook na verrichting van onderhoud. Tevens produceert de hulpcentrale de laatste jaren structureel warmte als gevolg van meer strenge winters waarbij meer grote warmtevraag ontstaat. Ook heeft de Hulpwarmtecentrale in de winterperiode van 2014/2015 volledig gedraaid omdat de Hoofdcentrale niet kon leveren via de opgebroken Leidseveertunnel. Ook die productieperiode van de Hulpwarmtecentrale wordt ook niet in het rapport genoemd.

Er is sprake van meer dan 12 dagen per jaar functioneren van de Hoofdcentrale en dat betekent geen incidenteel functioneren, zoals in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015 wordt gesteld.

Ik concludeer dat het rapport hierin onjuist en onvolledig is en zeker niet actueel is.

Ook concludeer ik uit het rapport dat er van de milieuvergunningaanvraag van de Hulpcentrale is geredeneerd en geen eigen actueel onderzoek naar de daadwerkelijke feiten is verricht.

Het rapport van DPA Cauberg-Huijgen is niet actueel, wat blijkt uit het nummer van het rapport *nummer 20131482-10 dat met 2013 begint. Ook is het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt* van 4 juli 2013 niet meer actueel.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit hogere waarden te dienen.

Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van het bovenstaande. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

Ik kan mij op grond van het bovenstaande niet verenigen met het voornemen van Burgemeester en wethouders tot vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidshinder.

Ik hoop dat mijn zienswijze invloed heeft op de af te geven vergunningen.

Met vriendelijke groet,

23 JUL 2015

Aan de gemeenteraad van Utrecht

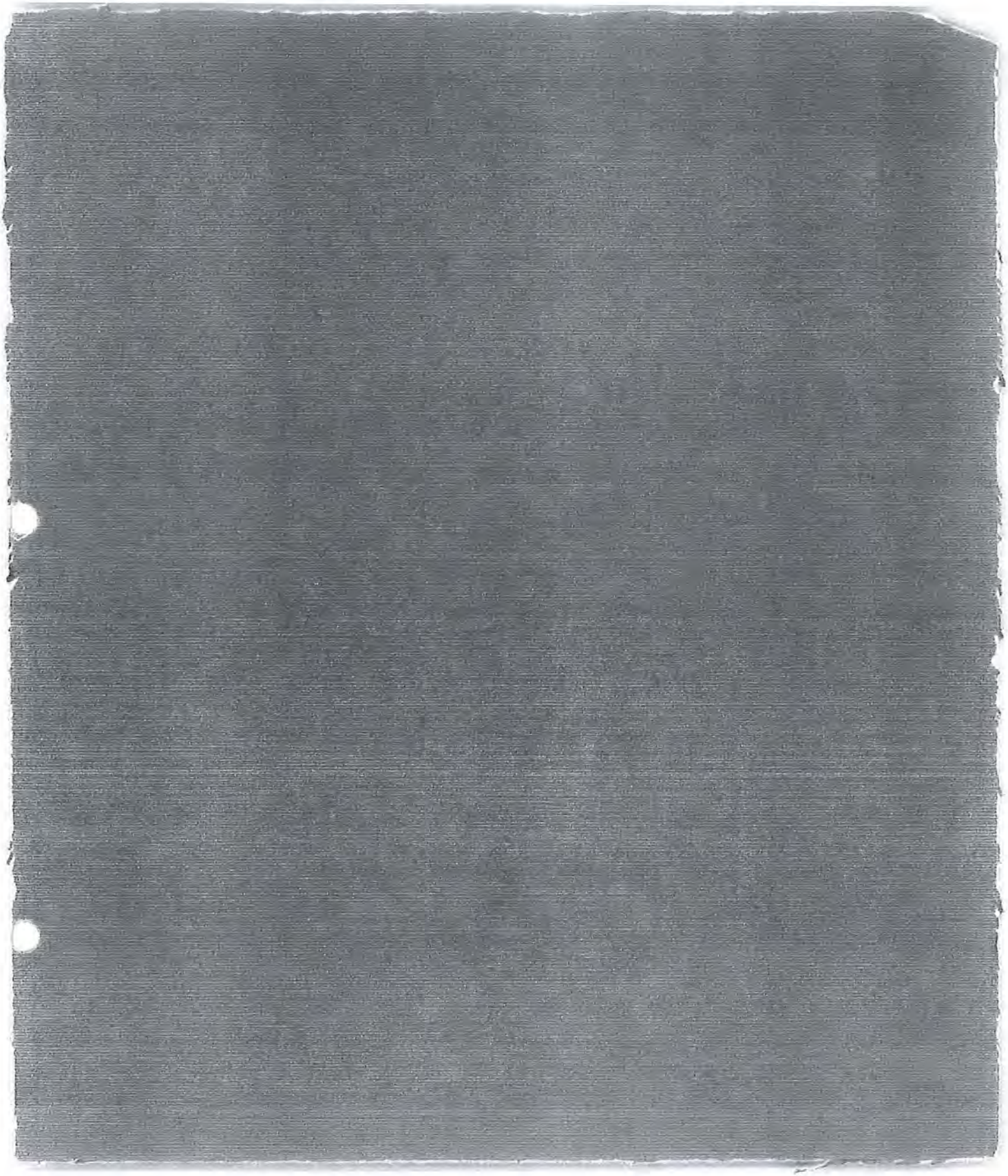
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

afdeling Gebiedsontwikkeling

t.a.v. P.H. Meijer

Postbus 12000

3500 CE Utrecht



99

Aan: de gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling

t.a.n. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Datum: 23 juli 2015

Geachte mevrouw / mijnheer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan en de meegecoördineerde ontwerpbesluiten.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Te hoge bouw

In blok A is het hoogste punt 26,5 meter voor 8 lagen met daarop een puntdak. In het later te bouwen blok B worden dat 12 lagen met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 lagen. Daarvan wordt de hoogte zelfs 38,6 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco (voorheen UNA). Daarvan is de hoogte 35 meter.

Nu is de bestaande situatie van de omgeving een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past niet in de omgeving. Dat gaat dan als gevolg van het nieuwbouwcomplex in *zodanig in hoogte veranderen dat wij als omwonenden dat niet kunnen accepteren.*

In de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond (van inspraak was feitelijk geen sprake) werd voor de bouw van het complex Kanaalweg 59 bouw Wilhelminawerf gerefereerd aan en gelijkwaardigheid gezocht in de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Ook is het terrein niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar mijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

Op het terrein benoemd in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 worden 115 woningen gerealiseerd en op het nabij gelegen te ontwikkelen Defensieterrein dat 5 keer zo groot is als het terrein Kanaalweg 59 waar ongeveer 400 tot 500 woningen zullen worden gebouwd. Omgerekend betekent dit dat er in verhouding te veel woning op het terrein Kanaalweg 59 worden gebouwd.

Conclusie: De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt veel te massaal, te hoog en er komen te veel woning te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestande omgeving en hiermee kan ik mij, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

Geen horeca

Ik maak bezwaar tegen de komst van horeca in het plan. Dit omdat de horeca overlast voor de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan zal geven en ook overlast voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal.

Met overlast bedoel ik overlast in de vorm van geluidoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca.

Ook verwacht ik verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden.

Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen absoluut te weinig zijn. Hiervoor verwijs ik naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Mijn conclusie is om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

Gemeentelijk monument

Eén of twee jaar geleden heeft de gemeente Utrecht de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco tot gemeentelijk monument verklaard. Dat vindt ik ook zeer toepasselijk. Het zijn prachtige handgemetselde schoorstenen welke de functie van de centrale uitbeelden. Deze schoorstenen mogen niet verdwijnen. Ook mogen deze schoorstenen niet aan het zicht worden belemmerd door hogere bebouwing in de directe omgeving. Door de bouw van het complex met hoogten van 26,5 meter en zelfs 38,6 meter wordt het zicht op de schoorstenen behoorlijk belemmerd; ook al is dat gedeeltelijk.

Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Ik stel voor als maximale hoogte van de bebouwing van het complex Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf niet boven ½ tot maximaal 2/3 hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

Luchtkwaliteit



De hulpwarmtecentrale laat de schoorstenen roken als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet als centrale of bij jaarlijks proefdraaien van de hulpwarmtecentrale. In het onderzoek is berekend dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen. Deze stelling is onjuist. Het zal voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Zij zullen dan forse overlast van de rook ondervinden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Vroeger was dit een industrieterrein en op dat terrein blijft nu wel de hulpwarmtecentrale staan en daaromheen kan men niet zo maar woningen bouwen.

Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Ik stel daarom voor om af te zien van deze hoge bebouwing.

Veiligheid

Blok A in het complex komt pal naast de drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie met elk een inhoud van 500 m3 van de ENECO-hulpcentrale te liggen. Mogelijk past dat net een paar meter buiten de veiligheidscontour van de 3 olie-opslagen, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks op het bedrijfsterrein van de HWC aan de zijde van het plangebied onder gevaar beschreven dat ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, wordt op pagina 5 gesteld:

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het ontwerp bestemmingsplan en in het ontwerp omgevingsvergunning zie ik van het gegeven advies van de VRU niets van terug. Ik heb geconstateerd dat bij de ter inzage gelegen stukken geen verklaring van de VRU aanwezig is. Hierbij vraag ik mij ook af of hierin positief geadviseerd is/wordt door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU). Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

In het rapport van Tebodin van 23 maart 2010 wordt op pagina 25 geconcludeerd dat op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw zal opleveren. Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht

verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m2. De 15 kW/m2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Wat mij bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters *afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. Ook al is dat net een enkele meter* buiten de grens van beschermingsniveau.

Verder constateer ik dat het rapport Tebodin van 23 maart 2010 niet meer actueel is; wij zijn inmiddels 5 jaar verder. Ik verzoek u dringend een actueel onderzoek te laten uitvoeren, vervolgens deze te laten toetsen door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) en daarna pas hierover te besluiten.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Conclusie:

1. Moreel gezien stel ik voor om af te zien van bebouwing zo dicht bij de 3 olie opslagtanks.

2. Als u toch van mijn conclusie 1 afwijkt, verzoek ik u de procedure van deze vergunningverlening pas voort te zetten als er:

a. Door of namens de gemeente een actuele onderzoek is uitgevoerd, welke tot een positief resultaat leidt;

b. Daarop aansluitend een positief advies van de VRU aanwezig is.

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Tijdens de bouw en zeker ook na oplevering van het complex ontstaat er extreem veel overlast voor de fietsers op de Kanaalweg. Dat overlast bestaat uit overlast tijdens de bouw door het vele en zware bouwverkeer en na oplevering door aan-en afvoer van auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers en zeker ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca en ook van de bezoekers van de horeca.

De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar de vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Door de bouw en de latere ingebruikname van het complex ontstaat er te veel hinder voor de fietsers.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van het gehele complex op deze locatie.

Belemmering roeiverkeer en ander scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal

Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan kunnen er aanvaringen ontstaan met het zeer intensieve roeiverkeer en ook met het overige scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal. De in het plan beoogde voorzieningen om aanvaringen te voorkomen zijn te mager.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van een haven in het complex op deze locatie.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERP OMGEVINGSVERGUNNING

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Ten eerste verwijs ik naar mijn zienswijze over dit onderwerp m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Verder dient de aanvoer en afvoer bouwmaterialen en van de grote hoeveelheden af te graven grond (ongeveer 1500 m3 en dat zijn wel 50 vrachtwagens!!!) en parkeren t.b.v. de bouw via het voormalige Defensieterrein aan de Overste den Oudenlaan te geschieden en niet vanaf de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg. Dit om overlast op de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg te voorkomen.

De aanwezige transportleidingen van de Hulpcentrale hoeven geen belemmering hiervoor te zijn. Hierover kan een tijdelijke brug gemakt worden en de bouwmaterialen kunnen met de hijskraan hierover naar de juiste plaats worden gehesen. De transportleidingen kunnen worden afgeschermd.

Ik verzoek hiervoor in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen.

Horeca

Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.

Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 23.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dat kan door de juiste categorie-aanduiding horeca in de vergunning op te nemen.

Veiligheid

Hiervoor verwijs ik naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Niet heien, maar boren

Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij de naastgelegen woningen en bedrijfsgebouwen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESLUIT HOGERE WAARDEN

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van de woningen van blok A meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco. Op dagen van proefdraaien van de Hulpwarmtecentrale en zeker in de periode van najaar tot en met voorjaar wordt er hoorbaar en hinderlijk zwaar dreunend industrielawaai geproduceerd door de Hulpwarmtecentrale.

Ook gebeurt het dat tijdens het in gebruik zijn van de Hulpwarmtecentrale de deuren hiervan open staan en het geluid zo naar buiten gaat. Dit extra vrijkomende geluid is natuurlijk nooit in

rekenformules van geluidoverlast van de Hulpwarmtecentrale meegewogen, omdat dit nooit bekend is/wordt.

Verder merk ik op dat er dagelijks geluid vanuit de Hulpwarmtecentrale geproduceerd wordt; ook al is deze niet productief als centrale, maar er draaien er toch machines. Wat voor machines is mij niet bekend. Maar dit is zeker wel hoorbaar.

Als gevolg van de nieuwbouw zal dan het industrielawaai via de achterwand van de te bouwen woningen richting onze woning worden geleid. Hierdoor zal het geluid naar onze woning toenemen ten opzicht van de huidige situatie waarbij er geen bebouwing is naast de Hulpwarmtecentrale.

Uit de bouwaanvraag en uit het ontwerpbesluit hogere waarden blijkt niet in welke mate dit voldoende ongedaan wordt gemaakt.

Ook zullen die toekomstige bewoners van de woningen in het bouwproject veel verkeerslawaai van de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg ondervinden.

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

De Best Beschikbare Technieken (BBT) voor de Hulpwarmtecentrale wordt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013, projectnummer 12.0948 niet aangetoond. Er wordt in het rapport onder 4.1 op pagina 10 gesteld dat bij vergunningverlening van de Hulpwarmtecentrale de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging wordt meegenomen.

De BBT van de Hulpwarmtecentrale dient naar de huidige (dus voorjaar 2015) beste stand der techniek te worden aangetoond. Dat ontbreekt, dus heeft de conclusie in het rapport onder 4.1 op bladzijde 10 geen waarde en kan het niet worden gebruikt in het besluit tot hogere waarden.

Verder merk ik op dat de Hulpwarmtecentrale in de jaren zestig van de vorige eeuw is gebouwd en de aanwezige installaties zijn wel eens wat aangepast, maar niet zijn vervangen met installaties welke voldoen aan de BBT van 2015. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft de Luchtkwaliteit. Ook hieruit blijkt dat er niet voldaan wordt aan BBT als er zodanige uitstoot van rook uit de schoorstenen is.

In de laatste milieuvergunning van de Hulpwarmtecentrale is de BBT daarmee slechts een farce. Ook is de laatste revisie-milieuvergunning van de Hulpcentrale in al weer jaren geleden aangevraagd en verleend. In deze laatste vergunningaanvraag is niet aangetoond dat er tussentijds betere technieken in de centrale zijn toegepast. Er is geen sprake meer van actualiteit van BBT naar de stand der techniek in 2015.

Voorbeelden van juiste BBT bij deze Hulpwarmtecentrale zijn het gebruiken van aardgas of afvalhout in plaats van (ouderwetse en milieubelastende stookolie met veel rookoverlast), het gebruiken van zonnepanelen, het renoveren of vervangen van de bestaande installaties. Hiervan is in het geheel geen sprake, dus is er geen actueel BBT.

Ook wordt in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015, nummer 20131482-10, op pagina 7 gesteld dat de Hulpwarmtecentrale volgens de vergunningaanvraag enkel wordt ingezet in het geval van een calamiteit. *Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strenge vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de Hulpwarmtecentrale slechts incidenteel in bedrijf is.*

Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de Hulpwarmtecentrale ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de Hulpwarmtecentrale meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

Dit is onjuist. Ik woon direct tegenover de Hulpwarmtecentrale en ik weet uit de praktijk dat de Hulpwarmtecentrale veel meer draait. Permanent, dus het hele jaar door, horen wij geluid van de Hulpcentrale. Dat bestaat uit dagelijks geluid en zeer zwaar dreunend industrielawaai in de periode als er warmteproductie is of wordt proefgedraaid.

Er wordt minimaal 1 maal per jaar proefgedraaid en de Hulpcentrale draait ook na verrichting van onderhoud. Tevens produceert de hulpcentrale de laatste jaren structureel warmte als gevolg van meer strenge winters waarbij meer grote warmtevraag ontstaat. Ook heeft de Hulpwarmtecentrale in de winterperiode van 2014/2015 volledig gedraaid omdat de Hoofdcentrale niet kon leveren via de opgebroken Leidseveertunnel. Ook die productieperiode van de Hulpwarmtecentrale wordt ook niet in het rapport genoemd.

Er is sprake van meer dan 12 dagen per jaar functioneren van de Hoofdcentrale en dat betekent geen incidenteel functioneren, zoals in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015 wordt gesteld.

Ik concludeer dat het rapport hierin onjuist en onvolledig is en zeker niet actueel is.

Ook concludeer ik uit het rapport dat er van de milieuvergunningaanvraag van de Hulpcentrale is geredeneerd en geen eigen actueel onderzoek naar de daadwerkelijke feiten is verricht.

Het rapport van DPA Cauberg-Huijgen is niet actueel, wat blijkt uit het nummer van het rapport *nummer 20131482-10 dat met 2013 begint. Ook is het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt* van 4 juli 2013 niet meer actueel.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit hogere waarden te dienen.

Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van het bovenstaande. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

Ik kan mij op grond van het bovenstaande niet verenigen met het voornemen van Burgemeester en wethouders tot vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidshinder.

Ik hoop dat mijn zienswijze invloed heeft op de af te geven vergunningen.

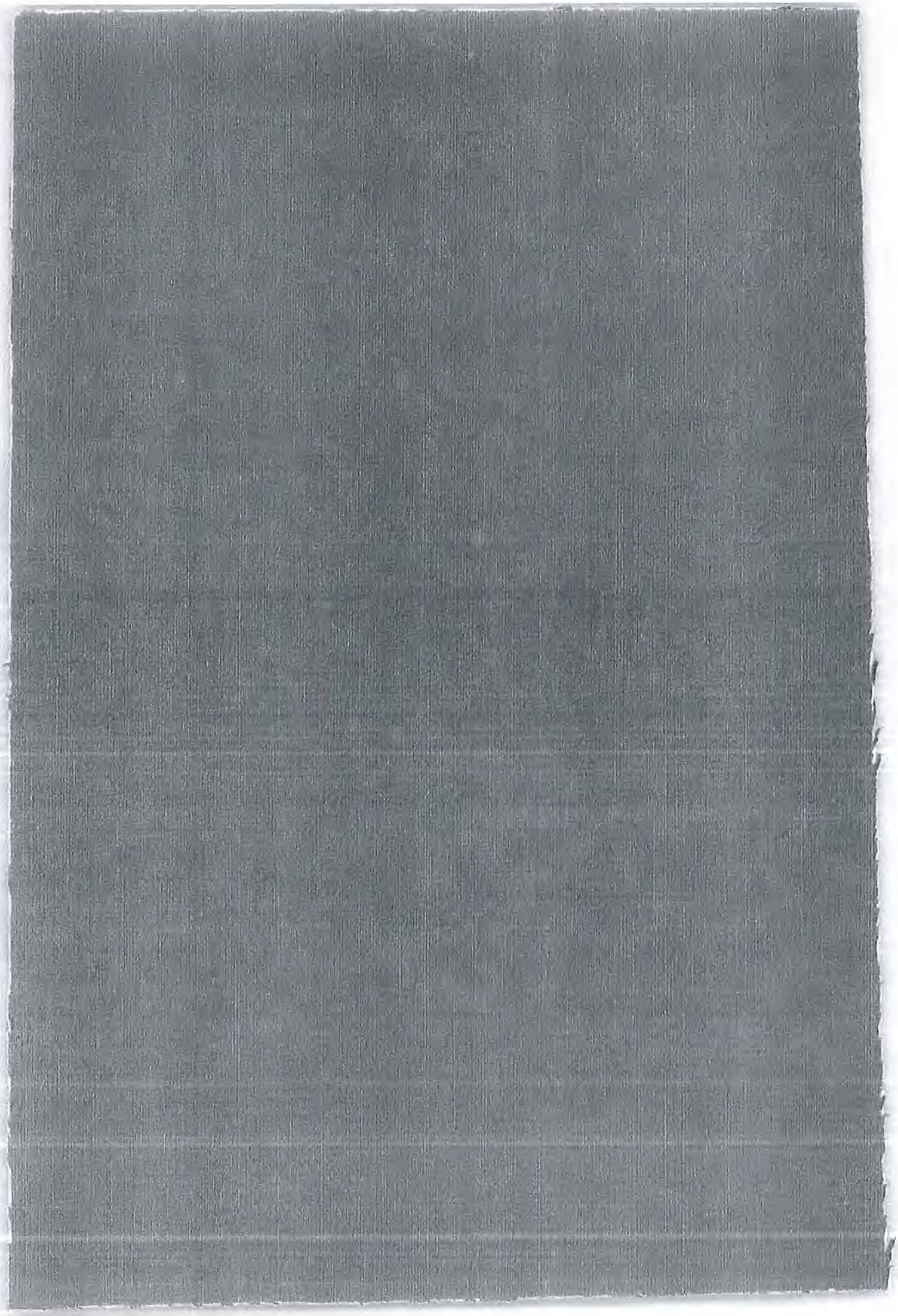
Met vriendelijke groet

23 JUL 2015

Gemeente van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
a/d. Systeemontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



219

Eneco

Eneco Solar Bio &
Hydro B.V.

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en economisch ontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
POSTBUS 16200
3500 CE UTRECHT

Eneco Warmteproductie Utrecht B.V.
Keulsekade 181
3534 AC Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015

Datum: 29 juli 2015
Uw klantnummer: -
Kopie aan: -
Bijlage: -
Uw kenmerk: -
Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Behandeld door: Rick Duking
Doorkiesnummer: 06 - 5259 9250
E-mail: Rick.Duking@eneco.com
Ons kenmerk: BPKA59/28072015/RDU

15.008905

Geachte heer Meijer,

Bij dezen ontvangt u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59.

In het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 5.3 Geluidshinder wordt aangegeven dat er ernstige geluidshinder optreedt in de slaapkamers en woonkamers van de te bouwen woningen en dat dit uit het oogpunt van goede ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor de Gemeente Utrecht.

Als rechtvaardiging wordt aangegeven dat het niet mogelijk is om met betere geluidsisolatie deze hinder te voorkomen. In het onderzoek naar laagfrequent geluid (bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) wordt echter geconcludeerd dat door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidsniveau tussen buiten en binnen mogelijk vergroot kan worden. Er lijken dus wel degelijk mogelijkheden te zijn om de woningen beter te isoleren maar deze zijn niet nader onderzocht. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht in het kader van zorgvuldige besluitvorming de mogelijkheden tot aanvullende geluidsreductie van het binnengeluidniveau nader te laten onderzoeken.

Er wordt eveneens geconcludeerd dat de hinder slechts een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreden. De onderbouwing van de gemeente voor deze conclusie is dat de HWC met name ingezet wordt in tijden van grote warmtevraag en calamiteiten. Bij het beoordelen van potentiele geluidshinder dient de gemeente echter uit te gaan van de vergunde situatie. Conform vergunning mag de HWC 365 dagen per jaar in bedrijf zijn. De vergunde situatie dient door de gemeente als toetsingskader gebruikt te worden voor het bepalen van de geluidshinder. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht bij de toetsing uit te gaan van het juiste toetsingskader, zijnde de vergunde situatie.

In het overleg naar tussen KWP en Eneco waarnaar gerefereerd wordt is door Eneco aangeven dat geluidreducerende maatregelen aan de schoorstenen van de HWC hoogstwaarschijnlijk niet zondermeer mogelijk zijn. Aanvullend onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Dit niet uitgevoerde onderzoek wordt ten onrechte meegenomen in de afweging van de gemeente Utrecht om mee te werken aan de woningbouwontwikkeling naast de HWC. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht bij de afweging uit te gaan van de bestaande situatie.

We behouden ons het recht de zienswijze te allen tijde nader aan te vullen.

Wij vertrouwen erop u voldoende geïnformeerd te hebben. Voor vragen kunt u contact opnemen met ondergetekende of de heer Düking.

Met vriendelijke groet,

Harold Koekkoek
Manager EWU B.V.

Eneco

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
L
NEDERLAND
2010

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015

MOBPP 3500DE2000

220

Fietsersbond

Gemeente Utrecht
REO, afd. gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16.200
3500 CE Utrecht

Fietsersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
telefoon 06 – 44 30 40 99
Bank NL 33 TRIO 0786 7579 81

15.008906

Ons kenmerk: 2015RG9
Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59
Contactpersoon: Ria Glas <pali.31@hotmail.com>
Bijlage: 3

Utrecht, 29 juli 2015

Geachte heer, mevrouw Meijer,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in over het bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk. Onze zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

- Hoofdstuk 2
  In het gemeentelijk beleid wordt het fietsbeleid niet genoemd. De Kanaalweg is een van de belangrijkste fietsroutes door de stad en moet bij het beleid worden vermeld.

- De brug in de Kanaalweg maakt deel uit van een hoofdfietsroute. De brug mag geen "pinch point" in die route worden, en dient, door de schuwafstand tot de brugleuning, nog iets breder te zijn dan de rest van de weg. Bij 3,5 meter wegbreedte kunnen een auto en een fiets elkaar niet goed passeren, daar is een minstens 4 m brede weg voor nodig. De schuwafstand tussen brugleuning en weg komt daar nog bij, evenals het voetgangersgedeelte. De helling mag hoogstens 2% zijn. De brug moet aan de eisen van de fietsroute worden aangepast.
  Toelichting:
  De Kanaalweg is onderdeel van een lange hoofdfietsroute, van Nieuwegein naar Breukelen, die op de rest van het traject een uitstekende fietsvoorziening biedt. De doorsteek van deze route over Lage Weide is één van de weinige lastige punten. Dit plan creëert op de doorfietsroute een nieuw tweede knelpunt in Transwijk. Niet alleen fietsers zijn met dit plan niet blij, ook aanpalende overheden die wel zorgen voor een echte snelle fietsroute hebben last van deze Utrechtse obstakels.

- Paragraaf 2.4.2:
  Het plan zegt: "de maaswijdte in dit gebied moet verkleind worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-westrichting en twee in noord-zuidrichting". De (locaties van de) extra verbindingen worden niet aangegeven in het bestemmingsplan, dat dient wel te gebeuren.

- Paragraaf 4.2.1:
  Het verkeer moet tijdelijk via de Kanaalweg de wijk bereiken. Het (bouw) verkeer en later het (bezoekers)verkeer moet tussen de vele fietsers doorrijden. Dat vinden we niet verantwoord.

Het gebied moet al tijdens de bouw vanaf een andere weg dan de Kanaalweg worden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

- De herstructurering van de weg, die destijds niet als fietsproject is uitgevoerd omdat deze bij de bouw ten laste van de exploitatie van dit bestemmingsplan gefinancierd zou worden, moet in dit plan worden opgenomen. Vanzelfsprekend moet de weg daarbij voldoen aan de eisen voor een hoofdfietsroute. Bijvoorbeeld door hem in te richten als fietsstraat (zie bijlage). Voor voetgangers is een eigen ruimte (loopstrook) nodig (zie foto 2).

- Paragraaf 2.4.2:
  "In de visie Merwedekanaalzone is opgenomen dat er aan de landzijde een wetering komt." Dat vermindert de sociale veiligheid op de Kanaalweg, omdat bewoners niet direct vanuit hun woning/tuin naar de Kanaalweg kunnen als er problemen op de weg zijn. De Kanaalweg is nu 's nachts desolaat en blijft dat als de wetering er komt. Op plaatsen waar de wetering al wel ligt, bijvoorbeeld langs het parkeergebouw van de Jaarbeurs, is het een diepliggend stinkslootje dat 's zomers wordt verstikt in hoog opgroeiende grove grassen en 's winters vol zit met ingewaaid vuil (zie foto 1). Het groen langs de route moet de sociale veiligheid ten goede komen: Het moet mogelijk zijn naar de woningen te lopen, het groen mag geen verstopplekken bieden aan enge mannen en het groen moet er aantrekkelijk en verzorgd uitzien. De wetering past daar niet bij.

- Paragraaf 4.2.2:
  De huidige bomen vormen een waardevolle kwaliteit van de fietsroute. Ze zorgen voor verkoeling op hete dagen en vangen veel fijnstof uit de lucht. De gezonde bomen kappen om een wetering te graven vinden wij strijdig met het bomenbeleid. Het is niet goed voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De bomen moeten blijven staan.

Wij vertrouwen erop dat onze opmerkingen aanleiding zijn het plan aan te passen.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht
Theo Lieverse (secretaris a.i.)

Foto 1: de "wetering" bij de parkeergarage van de Jaarbeurs



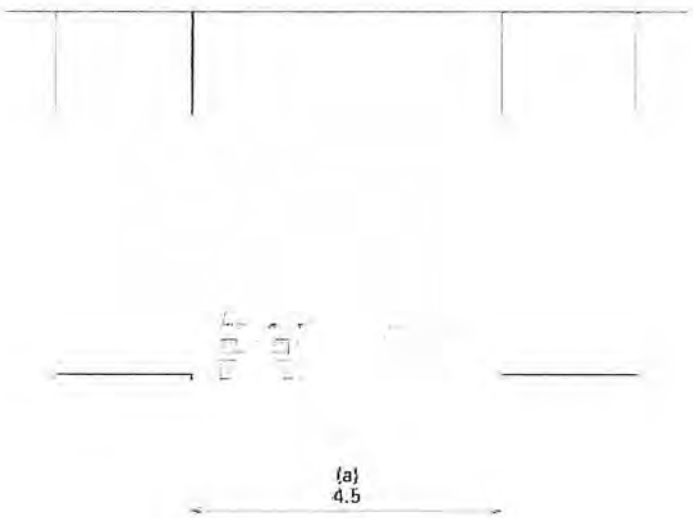
Foto 2: fietsroute en loopstrook ter hoogte van de Jaarbeurs. Totale breedte 5 meter.



Bijlage: voorbeeld wegindeling: fietsstraat met gemengd profiel

Omschrijving	Fietsstraat met gemengd profiel
Functie	hoogwaardige fietsverbinding, met medegebruik door gemotoriseerd verkeer
Toepassing	• erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom • (hoofd)fietsroute • $I_{fiets} > 2 \times I_{auto}$ • $I_{auto} < 500$ mvt/etm • $V_{max} = 30$ km/h (binnen én buiten de bebouwde kom)
Uitvoering	• bij voorkeur gesloten verharding • kleur verharding bij voorkeur rood (ten behoeve van herkenbaarheid (hoofd)fietsroute) • voorrangsregeling op kruispunten (fietsstraat in de voorrang), eventueel met snelheidremmer • routegeleiding op keuzepunten (waar nodig) • geen parkeren op de rijbaan
Maatvoering	• breedte rijloper (a) 4,50 m (ruim passend voor 2 x 2 elkaar tegemoetkomende fietsers)
Overwegingen	• veilig voor fietsers • comfortabel voor fietsers • duidelijk voor automobilisten dat er sprake is van een (hoofd)fietsroute • zonder aanvullende maatregelen ook aantrekkelijk voor autoverkeer
Combinatiemogelijkheden	• parkeerhaven met schrikstrook • snelheidremmers • alternerend eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen
Alternatieven	• fietsstraat met fietsers meer middenop • fietsstraat met fietsers aan de zijkant

Profiel 4
Fietsstraat met gemengd profiel
(Ook geschikt als parallelweg)



Fietsersbond

Nederland 2014



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL. 2015

N08VV 3500CE200

3511 XN 3

Zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan

Gemeente Utrecht
Binnengekomen d.d.
31 JUL 2015
15.009012

226

Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500CE Utrecht

Utrecht, 30 juli 2015

Onderwerp: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Geachte raad,

Op de website van de gemeente Utrecht is op 19 juni 2015 het ontwerp-bestemmingsplan "Kanaalweg 59" bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.
Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag.

Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Inbreuk op de wet privacy vanwege inkijk vanuit de appartementen in mijn woonboot.
2. Geluidsoverlast van horecabestemming aan de haven en uitritparkeergarage.
3. Door bovenstaande argumenten mogelijke waardevermindering van mijn woonboot.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dat met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan wordt aanpast of anderzijds schadeloos stelt.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Gemeenteraad gemeente Utrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht

Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor	
Korte beschrijving van het document: nieuwbouw over zijden	
Datum van inleveren (stempel)	31-07-2015
Naam afdeling voor adressering	gemeenteraad.
Naam receptiemedewerker	
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor ... (actueel)

227

Zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan



Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500CE Utrecht

Utrecht, 30 juli 2015

Onderwerp: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Geachte raad,

Op de website van de gemeente Utrecht is op 19 juni 2015 het ontwerp-bestemmingsplan "Kanaalweg 59" bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.
Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag.

Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Inbreuk op de wet privacy vanwege inkijk vanuit de appartementen in mijn woonboot.
2. Geluidsoverlast van horecabestemming aan de haven en uitritparkeergarage.
3. Door bovenstaande argumenten mogelijke waardevermindering van mijn woonboot.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dat met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan wordt aanpast of anderzijds schadeloos stelt.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Gemeenteraad gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht

Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor	
Korte beschrijving van het document: Nieuwbouw overzijde	
Datum van inleveren (stempel)	31-07-2015.
Naam afdeling voor adressering	gemeente raad.
Naam receptiemedewerker	JI
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ontvangen
24 JUL 2015
Registratienummer
15.008334

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Utrecht, 22 juli 2015

Geachte gemeenteraad,

Namens de georganiseerde Utrechtse sportwereld en de roeiverenigingen A.U.S.R. Orca, USR Triton en URV Viking in het bijzonder, wil de VSU via deze brief aangeven geen voorstander te zijn van zowel het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk als de bijbehorende concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A.

Onderdeel van het onderliggende plan is de aanleg van een recreatiehaven op circa 150 meter ten noorden van de Balijebrug. Deze haven druist rechtstreeks in tegen het Utrechtse (kern)sportbeleid en is een directe bedreiging voor de ontwikkeling van de Utrechtse roeisport. Bovendien zijn de onderliggende afwegingen onvoldoende en onzorgvuldig, wat ernstige gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de sporters en andere gebruikers.

Is het (kern)sportbeleid wel wat waard?
Vanaf 2006 wordt in Utrecht gewerkt op basis van kernsportbeleid. Dat betekent dat er prioriteiten worden gesteld in de besteding van topsportbudgetten: de sporten met het meeste perspectief op prestaties worden financieel ondersteund. Roeien neemt hier van begin af aan een voorname positie in. De prestaties van de verenigingen geven daar ook volop aanleiding toe: tal van medailles op (inter)nationale topevenementen en bijna jaarlijks in de prijzen bij de Utrechtse Sportprijzen. Kortom, roeien is één van de uithangborden van de Utrechtse sport.

Dit vertaalt zich ook in beleid: hoewel het aantal kernsporten sinds 2006 is gedaald van 10 naar 5, is roeien hier altijd een belangrijk onderdeel in gebleven. Dat kon ook bijna niet anders, met de Sportnota 2011-2016 in het achterhoofd: 'In Utrecht staat jouw talent centraal'. Eén van de ambities hieruit is het creëren van een optimaal klimaat voor talenten en topsporters.
Ook in de recente nota 'Utrecht Sport, de Utrechtse sportvisie op weg naar 2020' komt roeien expliciet aan bod: "De gemeente onderzoekt in samenwerking met de studentenroeiverenigingen Orca en Triton (en burgervereniging Viking) de mogelijkheden van een topsportroeibaan in Utrecht en de maatregelen die nodig zijn om het Merwedekanaal als roeibaan te behouden."
Uit de reactie van het College van B&W blijkt echter dat de genoemde topsportroeibaan voorlopig niet komt: "Het op korte termijn realiseren van een (topsport)roeibaan achten wij niet realistisch." Dat betekent dus dat de roeiverenigingen voorlopig volledig afhankelijk blijven van het Merwedekanaal. En juist over dat Merwedekanaal is al in 2005 een Visie Merwedekanaalzone verschenen, waarin de volgende ambitie is opgenomen: "Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie".

In onze ogen is dit beleid er niet voor niets. Bovendien vrezen wij ook de gevolgen voor de veiligheid van zowel roeiers als andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Onvoldoende en onzorgvuldige afwegingen leiden tot onveiligheid
De combinatie tussen trainende roeiers en recreatieve gebruikers (zwemmers, zeilers, sloepen, etc.) is op dit moment een wankel evenwicht. De roeiverenigingen hebben onderling afspraken gemaakt over de vaarregels op het Merwedekanaal, waarbij de regels uit het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) de basis vormen. Veel recreatieve gebruikers zijn echter niet bekend met het BPR en er vindt geen handhaving plaats. Met ook nog een horecavoorziening bij de nieuwe haven, is dit vragen om problemen.
Te meer omdat roeiboten gebouwd zijn om een zo hoog mogelijke snelheid te bereiken, waardoor sprake is van een remweg die zich moeizaam laat combineren met slingerende sloepen of peddelende pleziervaart. Daarnaast is ook het zicht van roeiers beperkt: alleen de stuurman kijkt vooruit, maar niet elke boot heeft een stuurman. Regelmatig omkijken is dus essentieel, maar het is onmogelijk om alles te zien. Met 120 ploegen per dag, een snelheid tussen de 10 en 20 kilometer per uur, een boot van circa 7 meter breed (incl. spanen) en 6 tot 20 meter lang, een kanaal van maximaal 22 meter breed en een aantal smalle doorgangen onder bruggen (waar passeren niet mogelijk is) kunt u zich voorstellen dat het Merwedekanaal nu al druk bezet is. En dat zelfs het hele jaar door.
Met deze afwegingen lijkt echter geen rekening gehouden te zijn. Een verdere intensivering van het recreatieve gebruik – wat met de nieuwe haven wordt gestimuleerd – verstoort het wankele evenwicht tussen roeien en recreatie en zorgt absoluut voor onveiligheid. Bovendien ontbreekt een degelijke onderbouwing van nut en noodzaak van deze haven. Natuurlijk is het water niet van de Utrechtse roeiverenigingen, maar met de huidige plannen worden zij in het hart geraakt.

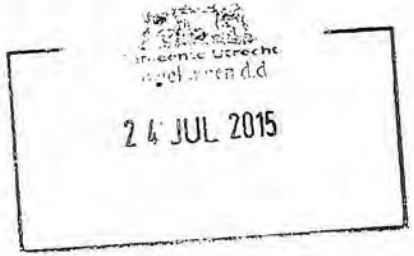
Wij roepen u daarom op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk en de bijbehorende omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A in haar huidige vorm niet goed te keuren en scharen ons volledig achter de bezwaren vanuit de roeiverenigingen.

Wij wensen u veel wijsheid in de besluitvorming en zijn voor een nadere toelichting bereikbaar via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groeten,

Over de VSU
De Vereniging Sport Utrecht (VSU) is binnen de gemeente Utrecht actief op het gebied van belangenbehartiging voor- en ondersteuning van sportverenigingen. Van de 320 Utrechtse sportverenigingen zijn er 257 aangesloten bij de VSU, hetgeen de VSU tot de belangrijkste gesprekspartner van de gemeente maakt als het gaat om het sportbeleid in de stad. Daarnaast biedt VSU Topsport individuele begeleiding aan zo'n 500 topsporters en talenten uit de provincie Utrecht.

Grebbeberglaan 5
3527 VX Utrecht



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
t.a.v. Heer P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

11d

15.008455

U.S.R. TRITON

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 9 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Utrechtse Studenenten roeivereeniging "Triton" is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiers te begrijpen zijn.

Plan Wilhelminawerf

Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. De bouw van woningen op die locatie juichen wij toe: het maakt de kanaalzone veiliger uit sociaal oogpunt. Echter, wij hebben bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren hebben wij al een aantal keer op tafel gelegd en betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Zoals hierna wordt toegelicht hebben roeiers een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Wij hebben een aantal malen overleg gevoerd met vertegenwoordigers van KondorWessels Projecten over deze aansluiting. Wij hebben daarbij altijd aangegeven dat een recreatiehaven aan het Merwedekanaal in elke vorm het roeien op het Merwedekanaal onveilig maakt. Wij waarderen de inspanningen die KondorWessels gedaan heeft om te komen tot een veilige aansluiting. Veiligheid valt of staat echter (ook) met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. Onze roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maken daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

Op zich hebben wij geen problemen met een horecavoorziening in het plan. We gaan er daarbij vanuit dat ook in de toekomst de horeca zich niet zal mogen uitbreiden naar het kanaal zelf, in de vorm van een steiger in het water of andere obstakels.

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons echter wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd,

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Roeien in Utrecht

In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroeiverenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijdploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijebrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal.
Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaatsvindt. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.
Zonder goede trainingen geen goede wedstrijdploegen; zonder goede wedstrijdploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

Ervaringen met andere watergebruikers
Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenners, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

Aanvullend aandachtspunt
In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.
Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeier, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat wij de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel van Triton. Triton stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten. Mocht u ons telefonisch willen bereiken, dan kunt u dat doen op telefoonnummer 06 184 248 72.

Met vriendelijke groet,

F.S. (Frits) Thijs
Praeses U.S.R. "Triton"
praeses@usrtriton.nl



t.a.v. P.H. Meijer

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling

Postbus 1620
3500 CE Utrecht

24 JUL 2015

119

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008456

Utrecht 24 juli 2015

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht

Geachte leden van de raad,

Hierbij doet de Utrechtse Studenten Roeivereeniging Triton u de aanvullende zienswijze toekomen met betrekking tot bovengenoemd bestemmingsplan. Wij hebben al eerder onze zienswijze kenbaar gemaakt. Het onderstaande completeert onze zienswijze.

Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen
In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijd met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013
Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan *voor de diverse modaliteiten* ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven

kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. (noot hierbij: er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Rijkswaterstaat is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch oogpunt geen bezwaar. Vraag is of vaarsverkeersveiligheid ook is getoetst)

Ontwerp-omgevingsvergunning Bouwblok A
In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m^3 af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):
- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

Voorwaardelijke verplichting
Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.
Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

Behoefte aan de haven
In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

Geen overeenstemming
In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

Namens het bestuur van de U.S.R. "Triton",

U.S.R. "Triton"
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

24 JUL 2015

224

30 JUL 2015

Registratienummer

geadresseerde | De Gemeenteraad van Utrecht Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling gebiedsontwikkeling
t.a.v. | P.H. Meijer
adres | Postbus 16200
woonplaats | 3500 CE Utrecht
|
datum | 27 juli 2015
|
onderwerp | Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpomgevingsvergunning bouwblok A c.a. , Kanaalweg 59, Transwijk te Utrecht

15.008910

bijlagen Geen

Geachte Gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59, Transwijk en de concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven en de concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 54 appartementen, Kanaalweg 59, Transwijk, gepubliceerd.

Als lid van de URV Viking te Utrecht, waarvan ik al in 1962 lid werd, voel ik mij in mijn belangen geschaad bij realisering van het bouwplan "Wilhelminawerf". Verder ben ik in diverse functies al bijna 25 jaar betrokken bij het zoeken naar oplossingen voor de problematiek van het roeiwater van de 3 Utrechtse roeiverenigingen en dus op de hoogte van de ontwikkelingen gedurende die tijd, die de roeisport bedreigen. Sinds 2011 ben ik als voorzitter van de Werkgroep Merwedekanaal inhoudelijk betrokken geweest bij contacten met de ontwikkelaar van het voorliggende bouwplan. Om die reden dien ik onderstaande zienswijze in.

Algemeen

De publicatie van de tervisielegging komt ca. 18 maanden, nadat deze was aangekondigd in nov. 20013 en dan juist aan het begin van de zomervakantieperiode op 19 juni tot eind juli 2015. Het was daardoor lastig om een zienswijze op te stellen over een voor mij zo belangrijk onderwerp. Vanwege een al lang geleden geplande vakantie was ik een groot deel van deze periode afwezig en bij 2 bezoeken aan het stadskantoor bleken ook ambtenaren, die nog toelichting hadden kunnen geven op het ingewikkelde proces van de Coordinatieverordening, niet of moeilijk bereikbaar te zijn. Het kiezen van deze termijn doet afbreuk aan de rechten van de belanghebbende burger.
Verder bleek bij een tweetal bezoeken aan het stadskantoor de stukken niet geordend beschikbaar te zijn en kon ook niet worden geconstateerd of de stukken compleet waren: een overzicht van de ter visie gelegde stukken ontbrak. Daarmee kan het niet worden aangemerkt als een klantvriendelijke procedure.

Ontwerp bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk , Utrecht

<u>Passend binnen bestaand beleid en toekomstig beleid</u>
Het ontwerpbestemmingsplan is o.a. getoetst aan de vastgestelde Visie Merwedekanaalzone d.d. augustus 2005, waarbij in het ontwerp bestemmingsplan wordt geconstateerd, dat het daaraan voldoet. Dit is echter ten dele waar. Er is zeer selectief omgegaan met de vele uitgangspunten, die genoemd worden in de Visie Merwedekanaalzone en wel alleen die, welke gunstig uitpakken voor de planbeoordeling. De overige uitgangspunten, die op gespannen voet staan of zelfs strijdig zijn met het voorgestelde ontwerp, worden niet genoemd of zijn gemakshalve "vergeten". Ook ontbreekt hier de afweging van belangen, die de verschillende uitgangspunten in de Visie Merwedekanaalzone vertegenwoordigen. Daar is reeds in 2003 in de procedure voor

de vaststelling van de Visie Merwedekanaalzone in 2005 op gewezen. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan, blijkt onder andere uit het feit, dat in die Visie is opgenomen: "het optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie".

Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid, waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is in Utrecht aangewezen als kernsport, waarin extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.
Om die reden stel ik, dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen

<u>Onveiligheid voorgestelde functies</u>
Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven en een horecavoorziening is de algehele waterveiligheid in het geding en het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties niet mogelijk.

Verdere bezwaren tegen de recreatiehaven met horecavoorziening in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zijn:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in hun onderlinge samenhang.

Ik licht dat hieronder nader toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op Merwedekanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. En dat met ca. 100.000 passeerbewegingen per jaar met samenvallende piektijden voor roeien en horeca.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers e.d. . Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade en/of persoonlijk letsel oplopen.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met een aansluiting op het Merwedekanaal. De roeisport in Utrecht is niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is niet tot onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;

- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.
- de bestemming van de aansluitplek van de haven

Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Bij gebrek aan deze onderbouwing kan ik niet anders dan constateren dat er met het voorgenomen plan geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).
Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).
Deze beschrijving van de vaarroute geldt echter niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen, die de haven in willen varen, juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit, dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
Bij de ter visie liggende stukken zijn geen onderzoeken aangetroffen, die aantonen, dat het voorstel voldoende veilig is voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Behoefte aan de haven
Er wordt niet gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door schippers, die een slokje te veel op hebben of zich niet aan de normale vaarregels houden.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de roeisport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen, die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de voorliggende besluiten een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maken dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De gehele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het, dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijdig met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. Er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Hieruit leid ik af dat RWS (in ieder geval) beheerder is en zorg draagt voor het onderhoud. RWS is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch oogpunt geen bezwaren tegen de aanleg van het haventje met recreatiefunctie. Of hierbij ook vaarverkeersveiligheid is getoetst is niet aangegeven.

Bestemming "Water"

De aansluitplek van de recreatiehaven op het Merwedekanaal heeft de bestemming "Water" , waarbinnen (zoals nu in het concept bestemmingsplan als gedefinitie is opgenomen) de ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de

watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal. Daarbij moet bedacht worden, dat de horecavoorziening (zowel bij succes als bij het achterblijven van succes) zal vragen om een aanlegsteiger in het kanaal, waar dit bestemmingsplan de ruimte al voor biedt. Ik ben van mening, dat deze mogelijkheid de onveiligheid op het kanaal verder bevordert en ook het gebruik van het kanaal voor de roeisport verder ondergraaft. De voorgestelde bestemming dient te worden gewijzigd.

Overleg met roeiverenigingen (genoemd onder punt 6.2.3 Inspraakresultaten van de toelichting)
Ed te weten, dat de roeiverenigingen reeds in een vroeg stadium gewezen hebben op de onaanvaardbare gevolgen van het plan voor de roeisport in Utrecht. Zowel bij de gemeente als bij de ontwikkelaar in 2003 resp. 2007. Daarna werd het stil en zochten de roeiverenigingen weer contact met de ontwikkelaar in 2011, maar vonden geen gehoor voor de gesignaleerde bezwaren. Pas na de eerste informatieavond in sept. 2013 werden de roeiverenigingen benaderd. Daarbij werd alleen gesproken over de constructie van de monding van de haven. Het overleg werd afgerond eind januatri 2015. De andere genoemde bezwaren tegen het bouwplan mochten niet aan de orde komen. De mogelijk gewekte suggestie, dat er met de roeiverenigingen overeenstemming is over de constructie van de aansluiting op het Mewedekanaal, is onterecht. Gesproken werd toen over een doorvaarthoogte van 1,50 m. en een doorvaartbreedte van 3.00 m. Dat is echter niet het geval, nu er in het bestemmingsplan andere gegevens zijn vermeld over de afmetingen van de aansluiting: een doorvaarthoogte onder de brug van minimaal 1,50 m. en een doorvaartbreedte van 5,00 m. . Derhalve ontbreekt de basis voor overeenstemming en is die er niet.
Wellicht ten overvloede zijn toen ook de overige in deze zienswijze vermelde bezwaren genoemd. Daarvoor werd door de ontwikkelaar, in aanwezigheid van de gemeentelijk vertegenwoordiger en vertgenwoordigers van RWS, verwezen naar de gemeente. Dat doe ik bij deze.
De term dat de ligplaatsen in het haventje primair voor de bewoners zijn (cf. de promotie van het bouwplan), sluit niet uit, dat er verhuur van bootjes voor de ligplaatsen gerealiseerd wordt. Dat doet afbreuk aan de doelstelling van het bouwplan (wonen met je eigen boot voor je woning).
Het heeft er alle schijn van, dat de overleggen met de roeiverenigingen een rituele dans betroffen, waarnaar verwezen zou kunnen worden om de gewenste vergunning te verkrijgen. Vervolgens zou dan op basis van het vastgestelde bestemmingsplan alles gerealiseerd kunnen worden naar de wensen van de ontwikkelaar met voorbij gaan aan de belangen van de roeisport in Utrecht. N.B. De mogelijkheid van aanleg van een steiger (op basis van de bestemming "water") t.b.v. de horecavoorziening, wat nu nog niet mogelijk is vanwege de scheepvaartbelangen op het kanaal, waar RWS over waakt.

De concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven en voor het bouwen van 54 appartementen, Kanaalweg 59, Transwijk.

Allereerst wijs ik er op, dat de omschrijving van het onderwerp van de aanvraag (bouwblok A zonder de term recreatiehaven) verschilt van de omschrijving van de ontwerpvergunning (bouwblok A met de term recreatiehaven), wat vreemd is en verwarrend werkt.
Verder wordt bij de aanvraag voor 54 apartementen (bouwblok B) gesteld, dat voor beide bouwblokken geldt, dat wel de recreatiehaven (behorend bij de aanvraag voor bouwblok A) wordt aangevraagd, maar niet de aansluiting op het Merwedekanaal. Dat is voor mij een verdachte constructie: een haven die niet wordt aangevraagd, maar wel vergund en blijkbaar geen uitgang behoeft. Dat is geen haven, maar een plas/ poel. Met het vergunnen van de haven wordt impliciet kenbaar gemaakt, dat de uitgang er ook wel zal komen / althans moeilijker tegen gegaan kan worden. En daar liggen o.a. mijn bezwaren tegen het voorliggende bouwplan met haven. Zie ook het gestelde onder "Ontwerp bestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht".

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m³ af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):
- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op, dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.
Verder wordt er in de concept vergunning gesproken over het vergunnen van de aanleg van een haven, maar ontbreken alle gegevens over de aansluiting op het Merwedekanaal, Het verstrekken van een vergunning voor de aanleg hiervan is daarmee strijdig met algemene regels voor behoorlijk bestuur.
Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het College van Gedeputeerde Staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeiverenigingen geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

Ik teken bezwaar aan tegen het onderdeel recreatiehaven als onderdeel van de openbare ruimte genoemd in de ontwerp omgevingsvergunning voor bouwblok A.

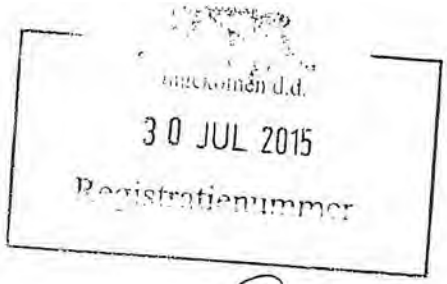
Tot slot

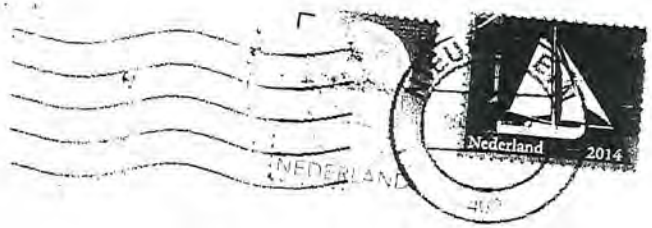
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk en de concept omgevingsvergunningen voor de bouwblokken A en B in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een minimale ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ook de inhoud van de overleggen ingevolge de inspraak zijn niet correct mee genomen en afwijkend opgenomen in het bestemmingsplan. Ik wijs u erop dat ik de gemeente Utrecht aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Viking





Gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. dhr. P.H. Meijer.
Postbus 16200

Bezwaarschrift

3500 CE Utrecht

33

15.007827

15 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 14 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Algemene Utrechtse Studentenroeivereniging Orca is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiers te begrijpen zijn.

Plan Wilhelminawerf

Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Wij hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat

roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maken wij ons wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Roeien in Utrecht
In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroei-verenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijdploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijebrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal. Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaatsvindt. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.
Zonder goede trainingen geen goede wedstrijdploegen; zonder goede wedstrijdploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

Ervaringen met andere watergebruikers
Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenners, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

Aanvullend aandachtspunt
In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.
Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeier, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

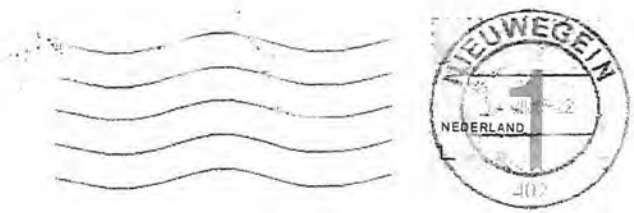
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat de A.U.S.R. Orca de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. De A.U.S.R. Orca stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
namens de Algemene Utrechtse Studentenroeivereniging,

Voorzitter





T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N12PP 3500CE200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

12

NIJMEGEN 1622 NEDERLAND L

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Ingekomen
14 JUL. 2015
15.007721

Zienswijze
ORCA (leden)

- 12
- 20
- 27
- 42

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

20

NEDERLAND

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015
15.007731

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE20D

Gemeente Utrecht
ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

(27)

NIEUWEGEIN
NEDERLAND

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015
15.007740

NOSPP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht





74

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet, ,

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Kanaalweg 59, Transwijk

Vastgesteld,



Kanaalweg 59, Transwijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 8
1.5 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 9

2.1 Algemeen 9
2.2 Rijksbeleid 9
2.3 Provinciaal en regionaal beleid 10
2.4 Gemeentelijk beleid 12
2.5 Conclusie 19

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 21

3.1 Inleiding 21
3.2 Beschrijving van het plangebied 21
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 22

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 23

4.1 Planbeschrijving 23
4.2 Verkeer en openbare ruimte 25

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 29

5.1 Inleiding 29
5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling 29
5.3 Geluidhinder 30
5.4 Bedrijven en Milieuzonering 33
5.5 Externe veiligheid 35
5.6 Luchtkwaliteit 36
5.7 Bodemkwaliteit 37
5.8 Flora en fauna 38
5.9 Bomen 40
5.10 Water 41
5.11 Archeologie 43
5.12 Kabels en leidingen 44
5.13 Duurzaamheid 44
5.14 Gezondheid 45

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 47

6.1 Economische uitvoerbaarheid 47
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 47

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 49

7.1 Inleiding 49
7.2 Planvorm 49
7.3 Opbouw Regels 49
7.4 Artikelsgewijze toelichting 50
7.5 Lijst van Horeca-activiteiten 54

7.6 Handhaving 54
Bijlagen toelichting 55

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer 57

Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 209

Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A 213

Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve 239

Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering 267

Bijlage 6 Externe veiligheid 273

Bijlage 7 Luchtkwaliteit 301

Bijlage 8 Bodemkwaliteit 307

Bijlage 9 Flora en fauna 497

Bijlage 10 Bomeninventarisatie 515

Bijlage 11 Waterparagraaf 519

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 541

Artikel 1 Begrippen 541
Artikel 2 Wijze van meten 546

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 547

Artikel 3 Gemengd 547
Artikel 4 Groen 548
Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied 549
Artikel 6 Water 549
Artikel 7 Woongebied 550
Artikel 8 Waterstaat - Waterkering 551

Hoofdstuk 3 Algemene regels 552

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel 552
Artikel 10 Algemene aanduidingsregels 552
Artikel 11 Algemene bouwregels 552
Artikel 12 Algemene gebruiksregels 553
Artikel 13 Algemene afwijkingsregels 553
Artikel 14 Algemene wijzigingsregels 554

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 555

Artikel 15 Overgangsrecht 555
Artikel 16 Slotregel 555
Bijlagen bij de regels 557

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 558

Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten 564

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Naast woningbouw zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensieterrein en een hulpwarmtecentrale (HWC). De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 1,5 hectare. Figuur 1 geeft deglobale ligging van het plangebied weer.



Afbeelding 1: Ligging plangebied

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013	15 oktober 2014

De bestemming voor het plangebied is op basis van dit bestemmingsplan Bedrijventerrein -1

De voor Bedrijventerrein -1 aangewezen gronden zijn bestemd voor: bedrijven en activiteiten, waar dit specifiek is aangeduid uitsluitend voor bedrijven uit de in bijlage genoemde categorieën ter plaatse van de aanduiding 1 tot en met 3.2 'bedrijf tot en met categorie 3.2.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:

- De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 18 meter;
- Het bebouwd oppervlak mag niet meer bedragen dan 70% van het voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte.

Omdat op het moment van het opstellen van het actualiseringsplan de voorgenomen ontwikkeling nog onvoldoende concreet was, is deze niet meegenomen in het actualiseringsplan. De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de vigerende voorschriften voor wat betreft de bestemmingen, bouwgrenzen en maximaal toelaatbare bouwhoogte.

Om het bouwplan (167 woningen en een horecapand) inclusief herinrichting buitenruimte (waaronder een nieuw uit te graven haven, herinrichting van een deel van de zone waarin de Kanaalweg ligt, aanleg parkeerplaatsen) te realiseren dient een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan te worden opgesteld waarin e.e.a. planologisch en juridisch mogelijk wordt gemaakt.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Algemeen

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkeling op Kanaalweg 59. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden hier weergegeven.

2.2 Rijksbeleid

De structuurvisie Randstad 2040 kent een verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen waarbij tegelijkertijd een kwaliteitssprong wordt gerealiseerd. Voor het woningbouwprogramma voor de regio Utrecht betekent dit dat ruim 32.500 woningen, voornamelijk binnen de rode contouren van het bestaand stedelijk gebied, dienen te worden gebouwd. Het Rijksbeleid is van een te hoog abstractiebiveau om op de ontwikkeling van deze binnenstedelijke locatie toe te passen. Wel dient op basis van het Rijksbeleid getoetst te worden of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de Ladder van duurzame verstedelijking. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) bepaald voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag.

Alleen wanneer die behoefte in trede 1 is aangetoond, is trede 2 aan de orde: Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 (bouwen buiten bestaand stedelijk gebied) aan de orde.

Betekenis voor het plangebied

De ontwikkeling in het plangebied heeft in hoofdzaak betrekking op woningbouw. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie heeft de provincie Utrecht de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen en uitgewerkt in de Utrechtse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Voor de toetsing van dit beleid wordt daarom verwezen naar onderstaande paragraaf 2.3.2. Voor de ontwikkeling van Kanaalweg 59 zijn uitsluitend trede 1 en trede 2 aan de orde.

2.2.1 Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsectore Life Sciences.

Er is sprake van een regionale en grote behoefte aan woonruimte. Deze ontwikkeling leidt tot een

optimale benutting van de ruimte in bestaand stedelijk gebied. Het betreft een braakliggende binnestedelijke locatie. In de navolgende toelichting wordt een en ander verder onderbouwd.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid en is bindend voor de gemeenten. In paragraaf 2.3.2 wordt nader ingegaan op de verordening.

De PRV richt zich op het ruimtelijk beleid in de gehele provincie en omvat verschillende onderdelen binnen de ruimtelijke ordening. In deze paragraaf wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante thema's. Dit zijn achtereenvolgens Verstedelijking en Wonen.

Verstedelijking

Verstedelijking (duurzame verstedelijkingsladder) De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

De provincie geeft aan dat we in de kenniseconomie op een andere manier wonen en werken. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat heeft consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land. De steden spelen hierin een steeds belangrijkere rol. In de provincie geldt dat vooral voor Utrecht en Amersfoort, maar ook voor de kleinere steden en dorpen. Functiemenging draagt bij aan de vitaliteit van het stedelijk gebied. Een groot accent bij verstedelijking ligt op de binnenstedelijke opgave.

Het beleid sluit aan bij de zogenaamde duurzame verstedelijkingsladder uit het Besluit ruimtelijke ordening zoals reeds beschreven in paragraaf 2.2.3. Concreet hanteert de provincie Utrecht de volgende voorkeursvolgorde voor stedelijke ontwikkelingen: eerst de mogelijkheden van herstructurering of transformatie, dan de mogelijkheden in de nabijheid van halten en knopen van het OV-netwerk, dan de overige mogelijkheden in het stedelijk gebied (binnen de rode contouren), en als laatste uitbreiding.

2.3.2 Toetsing van plan aan Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid) (2012)

Trede 1: Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte
De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011.

Kwantitatief
In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. Het lagere bouwprogramma (in vergelijking met de bouwproductie van voor de crisis) drukt de groei van de huishoudens echter niet. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13 % in 2040.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000 wat op een groei van het tekort van 250% uitkomt.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Tussen 2020 en 2025 lopen de tekorten in vooral de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink op. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Ook in de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien:

"Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Om het procentueel woningtekort niet verder te laten toenemen – niet hoger dan 4,1% van de woningvoorraad - zal de woningvoorraad mee moeten groeien naar 359.600 woningen in 2030. Dat zou betekenen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 met 61.000 woningen" moet groeien."

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerde op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

Kwalitatief
Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar voor die doelgroep aangepaste woningen en woningen met zorg. De gemeente Utrecht wil tevens het tekort aan studentenhuisvesting terugdringen. De ambitie is om 4000 woningen voor studenten en starters toe te voegen door middel van nieuwbouw en transformatie, zowel permanent als tijdelijk.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldure huur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

Conclusie
60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het

stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat nog behoefte bestaat aan Centrum stedelijke woonmilieus. Gezien vorenstaande kan geconcludeerd worden dat zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de woningbouw die mogelijk wordt gemaakt binnen het plangebied Kanaalweg 59.

Trede 2: Bestaand stedelijk gebied
Uit de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat de ruimtevraag bij voorkeur dient te worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Het plangebied ligt in de zogenaamde Merwede kanaalzone. Dit gebied wordt gekenmerkt door verouderde bedrijfslocaties die, vanwege hun ligging op korte afstand van het centrum van Utrecht een grote potentie hebben om te transformeren naar een stedelijk woongebied. Thans ligt het terrein braak en vormt als een inbreidingslocatie op een voormalig industriegebied in het stedelijk gebied van Utrecht. De transformatie van het gebied kan een impuls vormen voor de gewenste transformatie van het omliggende gebied.

Conclusie
Met de bouw van circa 167 woningen kan de locatie flink bijdragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Woningbouw op deze locatie verbindt het Stationsgebied, het Jaarbeursterrein en Dichterswijk met Transwijk en Kanaleneiland.

2.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

Betekenis voor plangebied

De relevante regels uit de PRV 2013 voor dit bestemmingsplan betreffen:

Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Voor deze beschrijving wordt verwezen naar de planbeschrijving in hoofdstuk 4.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

De perspectieven zijn deels vertaald naar ambities voor de korte en middellange termijn (2015) in het ontwikkelingsbeeld 2015. Van toepassing op het plangebied is het perspectief De Markt, met als doelen het stimuleren van de economische vitaliteit in Utrecht in stedelijke regionale en landelijke context en het vergroten van de herkenbaarheid van de kernkwaliteit door o.a. het ontwikkelen van

een (bijbehorend) hoogstedelijk milieu. Het plangebied is daarbij aangewezen voor “Hoogstedelijke ontwikkelingen met het accent op wonen”. Door de situering van het plangebied tussen snelweg en het centrum kan juist hier een hoogstedelijk milieu vorm krijgen met intensievere bebouwing, architectonische vormgeving van de openbare ruimte en nadruk op OV-ontsluiting. Het ontwikkelen van een hoogstedelijk milieu vraagt om intensief grondgebruik, hoogbouw, gebouwde parkeervoorzieningen, wonen boven bedrijven en winkels en een openbare ruimte met een architectonische vormgeving als onderdeel van de ontwerpopgaven in deze gebieden.

Betekenis voor het plangebied

In de Structuurvisie wordt aangegeven dat de kracht van Utrecht nauw verbonden is met een aantal kernkwaliteiten. Eén daarvan is de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving. Dit is het perspectief de "markt". Het perspectief De Markt wil ruimte bieden aan die functies van de stad die bijdragen aan een typisch hoogstedelijk milieu en de economische vitaliteit van de stad

Voor een aantal gebieden zijn gebiedsperspectieven 2030 opgesteld. Het betreft onder andere de Merwedekanaalzone, waar de inzet gericht is op het versterken van de woonfunctie via transformatie en intensivering. Hierdoor zal een sterke menging van functies ontstaan. Voor de periode tot 2015 wordt ingezet op het toevoegen van stedelijke woonmilieus. Het gebied dat in de Structuurvisie als Marktperspectief wordt aan gegeven, transformeert zich van stadsrandzone naar binnenstedelijk gebied. Verstedelijking zal vooral binnen deze zone plaatsvinden. Intensivering van ruimtegebruik, mengen van functies, verdichting, aanpassen van de inrichting van openbare ruimte en hoogbouw, zijn de instrumenten die kunnen worden ingezet.

2.4.2 Visie Merwedekanaalzone

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.

De Merwedezone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:

- Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;
- Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost-west verbindingen;
- Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;
- Het combineren van wonen en werken;
- Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;
- Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);
- Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;
- Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;
- Stimuleren van (waterrecreatief) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;
- Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie;
- Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.
- De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg-Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofdfietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;
- Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;
- Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;
- Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;
- Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;
- Verbeteren van de sociale veiligheid;
- Streven naar dubbelgebruik van parkeren;

- Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV-lijnen die de zone passeren;
- Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;
- Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG-beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.

Betekenis voor het plangebied

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m2), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;
- Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;
- Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;
- Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;
- Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;
- Openbare ruimte;
- Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

2.4.3 Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het dynamisch stedelijke masterplan (DSM) is een interactieve visie voor de stedelijke herontwikkeling in Utrecht. De traditionele grootschalige gebiedsontwikkeling maakt plaats voor een kleinschaliger en organischer aanpak. De gemeente zoekt andere manieren om stedelijke ontwikkeling te stimuleren. Zoals transformatie en herontwikkeling van braakliggende locaties, het geven van ruimte aan experimenten om (binnen) stedelijke herontwikkeling te versnellen en het opbouwen en delen van kennis over de mogelijkheden. De thema's hergebruik van panden, kleinschalig opdrachtgeverschap, tijdelijke invulling van locaties en studentenhuisvesting staan centraal.

Het digitale Stadsdebat heeft het DSM kleur gegeven. De talloze voorstellen, ideeën en opmerkingen die zijn aangedragen door de stad bevestigen het beeld dat deze gebieden sterk in betekenis kunnen groeien voor de bestaande stad en haar inwoners. Met het DSM richt de gemeente zich op initiatieven waarvan verwacht wordt dat die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. De gemeente ziet voor zich zelf daarbij vooral een faciliterende rol.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de Merwedekanaalzone. Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat.

2.4.4 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bebouwingshoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de Centrale zone. De Centrale Zone biedt de vereiste randvoorwaarden om een goed milieu voor hoogbouw te creëren. Immers, voorwaarde voor het marktperspectief is dat de locaties aansluiten bij de Randstad. De belangrijkste structurerende elementen in dit perspectief zijn de `snelle´ infrastructuur en haar knooppunten: Deltanet, het randstedelijk openbaar vervoernet, het stedelijk HOV net, de OV terminal Utrecht en de knooppunten in de stad. Dat zijn in ieder geval vanuit bereikbaarheidsoogpunt de meest aangewezen locaties voor ruimtelijk functionele ontwikkelingen (zoals kantoren, kennisintensieve bedrijven en het duurdere hoogstedelijke segment van de woningmarkt). Deze locaties zijn voornamelijk gelegen in de Centrale Zone en hier bevinden zich dan ook de plekken zijn waar het inzetten van hoogbouw zijn diensten kan bewijzen.

Ter plaatse is een bebouwingshoogte tot 30 meter mogelijk, met incidentele accenten tot 60 m.

2.4.5 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

In verband met een mogelijke ontwikkeling van de zone aan het Merwedekanaal, is dit gebied ook als stimulansgebied aangeduid. Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd.

2.4.6 Woonvisie 2009 - 2019: Wonen in een sterke stad

Op 14 januari 2010 heeft de Utrechtse gemeenteraad de woonvisie 2009 - 2019 vastgesteld. In de Woonvisie geeft de gemeente haar visie op het Utrechtse woonbeleid van de komende tien jaar.

De visie krijgt heeft als titel "Wonen in een sterke stad". Utrecht is een sterke stad omdat veel mensen in Utrecht willen wonen en blijven wonen. Dit hangt samen met de aantrekkelijkheid van de stad en haar omgeving, de ligging binnen Nederland en met de economische kracht van de regio. Hierdoor kent de stad wel een grote druk op de woningmarkt.

De Woonvisie geeft aan hoe vanuit het wonen kan worden bijgedragen aan het behouden en versterken van de kracht van de stad. Dit gebeurt door het vergroten van het woningaanbod in Leidsche Rijn en Rijnenburg en door vernieuwing in de bestaande stad. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op het in beweging krijgen van de verstopte woningmarkt. In de periode 2010-2019 worden er 26.300 woningen aan de voorraad toegevoegd (= 2.630 woningen per jaar).

Bij het in beweging krijgen van de woningmarkt ligt de sleutel voor een belangrijk deel bij het vergroten van het aanbod voor de zogenaamde middeninkomens. Hierdoor wordt er beter tegemoet gekomen aan de woonwensen van deze groep en kan tegelijkertijd de druk op de voorraad sociale huurwoningen worden verkleind.

De visie wil daarbij een duidelijk verbinding leggen tussen het woonbeleid en "Utrecht stad van kennis en cultuur". Dit betekent enerzijds het maken van woonmilieus waarin de werknemers in de Utrechtse kenniseconomie kunnen en willen wonen, en anderzijds meer mensen kansen te bieden in het onderwijs en op de arbeidsmarkt in combinatie met een gedifferentieerder woningaanbod in de wijken.

Betekenis voor het plangebied

Het plan voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van middeninkomens en starters aantrekkelijk is.

2.4.7 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan (2007-2011) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is onder andere de ambitie neergelegd voor een groenverbinding langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal.

2.4.8 Bomenbeleid Utrecht 2009-2030

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal. In deze groenstructuur zullen tevens nieuwe bomen aangeplant worden. De bestaande populieren in het plangebied zijn bijna aan het eind van hun levenscyclus, maar zullen grotendeels voorlopig blijven staan.

2.4.9 Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar

De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.

Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);
- wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;
- in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.

Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het Actieplan Utrecht fietst. Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te mane door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.

Betekenis voor het plangebied

De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord - zuid richting door de stad.

2.4.10 Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Het plan is er echter op gericht het gebied binnen het gebied B1 te brengen, waarvoor lagere parkeernormen gelden. Om aan de voorwaarden uit de nota Stallen en parkeren voor gebied B1 te voldoen dienen in het plangebied extra fietsparkeervoorzieningen te worden gerealiseerd, alsmede voorzieningen ten behoeve van deelauto's. Tenslotte wordt tegelijkertijd met vaststelling van het bestemmingsplan voor het plangebied een besluit genomen om betaald parkeren in te voeren.

2.4.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer. Centraal in het duurzaam bouwen beleid van de gemeente staat het visiedocument "Duurzaam huisvesten". Daarin verwoordt de bouwinitiatiefnemer zijn visie op de toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken, vast te leggen in een ambitie. Deze visie wordt vertaald naar concrete maatregelen en oplossingen in het ontwerp.

Energie

De gemeente heeft in haar Milieubeleidsplan op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd "in 2030 CO2 neutraal". Ontwikkel- en herstructureringslocaties moeten een bijdrage leveren om deze ambitie te realiseren.

Programma Utrechtse energie 2011-2014
Duurzaamheid is één van de pijlers van het Utrechts collegeprogramma 2010-2014 'Groen, open en sociaal'. Het collegeprogramma legt drie accenten in het werken aan duurzaamheid:

1. Energie besparen en duurzaam opwekken;
2. Schone lucht door een gezonde mobiliteit;
3. Een aantrekkelijke groene omgeving.

In het ontwerp moet uitwerking worden gegeven aan een bijzonder energieconcept. Dat kan door gebruik te maken van het warmtenet of door een gelijkwaardig alternatief energieconcept. Eventueel met behulp van het toevoegen van stedelijk groen en water om een positieve bijdrage leveren aan klimaatadaptatie.

Betekenis voor het plangebied

In paragraaf 5.13 Duurzaamheid wordt uitgelegd op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie is omgegaan.

2.4.12 Kernsport beleid

Kernsporten zijn sporten waar Utrecht sterk in is en waar extra in wordt geïnvesteerd. De primaire doelstelling is het behouden en verbeteren van het aanbod van topsport in Utrecht, zodat Utrechtse sporters op (inter)nationale niveau kunnen blijven floreren. Daarnaast wil men de topsportinfrastructuur op Olympisch niveau krijgen voor het organiseren van grote sportevenementen.

2012-2016: vijf kernsporten
De gemeente Utrecht heeft in samenwerking met betrokken partijen vijf kernsporten aangewezen: atletiek, hockey, roeien, waterpolo en wielrennen. Verenigingen en talentcentra die onder deze sporten vallen kunnen, mits ze voldoen aan een aantal strenge criteria, een kernsportstatus aanvragen. Deze status geeft recht op subsidie en ondersteuning voor het topsportbeleid van de vereniging.

2.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de gewenste versterking van de woonfunctie, via transformatie en intensivering, in Merwedekanaalzone. Het betreft een uitwerking van de uitgangspunten, die in de Visie Merwedekanaalzone zijn opgenomen. In afwijking van de visie Merwedekanaalzone wordt in het plangebied één hoogteaccent van 12 bouwlagen en een kap (circa 40 meter) mogelijk gemaakt. In relatie tot de ligging van het plangebied aan het Merwedekanaal en de grootschalige openbare ruimte, gevormd door de binnenhaven wordt dit stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht. Het plan is daarnaast in overeenstemming met de hoogbouwvisie.

In de woonwijken kan volgens de Hoogbouwvisie af en toe een hoger gebouw kunnen worden toegestaan. Maar alleen als het aan de volgende eisen voldoet:
- het geeft een speciaal accent wat op die plaats goed past.
- het gebouw is in principe niet hoger dan twee keer de gemiddelde hoogte in de wijk.
- het gebouw is goed bereikbaar.
Bijvoorbeeld: als de huizen in een wijk gemiddeld 9 meter hoog zijn, mag een nieuw hoog gebouw in principe niet hoger zijn dan 18 meter, en dan nog alleen als het op een speciale plaats staat.

De omliggende bebouwing in Transwijk heeft een hoogte tussen de 12 en 27 meter. Daarnaast vormt het haventje een nieuw markant punt langs het Merwedekanaal. Tenslotte is het gebouw via de in het plan voorziene ontsluitingsstructuur goed bereikbaar.

Het plan is hiermee in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Er wordt ruimte geboden aan een stedelijk woonmilieu, waarin eveneens mogelijkheden zijn voor het ontplooien van kleinschalige bedrijvigheid. Er is sterk behoefte aan dit type woonmilieu in de gemeente Utrecht, waarmee wordt ingespeeld op de woningvraag van starters en middeninkomens. Bovendien wordt hiermee bijgedragen aan de gewenste versterking van de Utrechtse kenniseconomie. Tot slot wordt aaneengesloten op de welstandsnota, die ruimte biedt voor vernieuwing, waarbij belang wordt gehecht aan aansluiting op de bestaande omgeving.

Het plan draagt bij aan de gewenste transformatie en intensivering in de Merwedekanaalzone, waarmee op een binnenstedelijke locatie een bijdrage wordt geleverd aan het opvangen van een deel van de Utrechtse woonvraag. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Kanaalweg 59 is gelegen in de Merwedekanaalzone. De Merwedekanaalzone is (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de Dichterswijk en de vroeg naoorlogse stadsuitbreiding Kanaleneiland-Transwijk.



Afbeelding 3.1 Bestaande situatie plangebied

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). Momenteel zijn de gebouwen gesloopt, ligt het terrein braak en is het omgeven door een hekwerk.

Aan de overzijde van het kanaal is de woonwijk Parkhaven gerealiseerd. Aan de zuid- en zuidwestzijde grenst het plangebied aan de kantoorgebouwen Koningin Wilhelminalaan nrs. 3 en 5.

Ten zuiden van deze locaties ligt de Koningin Wilhelminalaan en de gelijknamige parallelweg. Aan de noord- en noordoostzijde van het plangebied bevindt zich de HWC (Kanaalweg 60a). De Hulp Warmte Centrale (HWC) van energiebedrijf ENECO heeft een belangrijke invloed op de ontwikkelmogelijkheden van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige leidingen (zie ook paragraaf 5.6.2).

Aan de west- en noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een defensieterrein, gelegen aan de Overste den Oudenlaan. Dit terrein zal in de nabije toekomst worden herontwikkeld tot (voornamelijk) woongebied.

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Direct naast het plan gebied ligt de HWC. In 1963 is deze in opdracht en naar ontwerp van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) in bedrijf gesteld Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Het perceel grenst diagonaal aan de Kanaalweg.

Het is een ensemble van een eenvoudig gebouw met drie hoge schoorstenen en drie tanks.

Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening in Utrecht, verbonden met de toenmalige nieuwbouw van Kanaleneiland.

Het plangebied zelf ligt momenteel braak. In het plangebied zijn dus geen monumenten of beeld bepalende elementen aanwezig. Op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart heeft het gebied wel een archeologische verwachtingswaarde.

Hierop wordt in hoofdstuk 5 verder ingegaan.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

Het belangrijkste structuurbepalende element voor het plangebied wordt gevorm door de het Merwedekanaal en daaraan evenwijdig lopende Kanaalweg. Daarnaast vormt de Balijelaan een andere belangrijke structuur die bepalend is voor de vorm van het plangebied. Tenslotte is het plot van de HWC een belangrijke structuur die de schuine vorm van het plangebied bepaald.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Het Merwedekanaal heeft zijn functie voor water gebonden bedrijvigheid grotendeels verloren en wordt hoofdzakelijk recreatief gebruikt. In de omgeving van het plangebied zijn nog wel wat restanten te vinden van de bedrijvigheid die het gebied eens kenmerkte. Direct naast het plangebied is de Hulpwarmtecentrale van de Eneco gelegen, waarmee, vanwege de akoestische aspecten, bij de ontwikkelingen rekening gehouden zal worden. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. aan de andere zijde wordt het plangebied begrensd door de kantoorgebouwen aan de Koningin Wilhelminalaan. Het plangebiedzelf ligt momenteel braak en er zijn geen bestaande functies.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Planbeschrijving

4.1.1 Programma

Wonen

Het woningbouwprogramma voorziet in de realisatie van 167 appartementen en een horecagebouw van 250 m2. Het bouwplan heeft als concept stedelijk wonen aan het water en heeft een uitgesproken robuuste en hedendaagse bouwstijl met een industrieel karakter. Er wordt een gevarieerd woonprogramma gerealiseerd met woon-werk units, starters appartementen, één-kamerflats, 3-4 kamer appartementen, lofts, luxe toren appartementen, penthouse flats, luxe haven appartementen én een horeca voorziening. Het zou gaan om +/- 21.500m² woonprogramma en rond de 350 toekomstige bewoners. Parkeren vind plaats bovengronds maar wordt aan het oog onttrokken, op een afgeschermde parkeerhof. Dit is in het voordeel van de woonkwaliteit.

Het herziene plan is een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke plan, dat in 2011 met een artikel 19 procedure mogelijk werd gemaakt. Vanwege de woningcrisis werd dat plan echter niet geraliseerd. Inmiddels is het woningbouwprogramma nu beter afgestemd op de huidige vraag, wordt de bouwhoogte direct naast het Merwedekanaal minder hoog en vervalt een woonblok naast de binnenhaven, waardoor er meer openbare verblijfsruimte overblijft. Het parkeren komt geheel bovengronds, maar is niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Aan de haven wordt een horecavoorziening van 250 m2 toegestaan. De beheerder van de horeca is tevens beheerder van de ligplaatsen.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Het plan gaat uit van appartementengebouwen rond een binnenhaven met plein (zie ook afbeelding 4.1). Tussen de Kanaalweg en de binnenhaven zal een horecagelegenheid (lunchroom/restaurant) worden gevestigd, met daarboven de mogelijkheid om enige appartementen te realiseren. De binnenhaven zal geschikt zijn voor het afmeren van (roei)sloepen. De vaste ligplaatsen zullen uitsluitend bestemd zijn voor de bewoners van de woningen rond het haventje.

Voor de ingang van de binnenhaven zullen enkele palen worden aangebracht zodat de vaarrichting van de roeisloepen (uit de binnenhaven naar het Merwedekanaal) overeenkomt met de vaarrichting van de roeiers op het Merwedekanaal en zo de kans op aanvaring wordt geminimaliseerd.

Direct ten noorden van de haven ligt een weg die op termijn de verbindingsweg (met name voor de fiets) vormt met het Defensieterrein. Het parkeren wordt achter de bebouwing (uit het zicht vanaf de openbare ruimte) opgelost.

De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 a 7 lagen, maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel.



Afbeelding 4.1 stedenbouwkundig plan.

Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Er wordt naar gestreefd om in de toekomst een oost-westverbinding met het achterliggende gebied te realiseren. Deze ontsluitingsweg zal te zijner tijd als openbare weg door de gemeente beheerd gaan worden.

De rest van het gebied (binnenhaven en plein voor de woningen) zal als semi-openbare ruimte in eigendom en beheer van de Vereniging van Eigenaren komen. Deze ruimte zal wel 24 uur per dag toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.



Afbeelding 4.2 Artist impression toekomstig Blok A

Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter.

Het gebouw ten noorden van de haven (blok A) heeft aan de noordzijde een geluidswerende functie in verband met de aanwezige hulpwarmtecentrale. Aan de geluidbelaste zijde zal dit bouwblok een wintertuin krijgen die het geluid buiten houdt. De schoorstenen van de HWC zullen in ieder geval vanuit het noorden, het westen en het oosten voor de omgeving zichtbaar blijven. Vanuit het zuiden zal het zicht in de directe nabijheid van het bouwplan enigszins afnemen. Door hun hoogte zullen de schoorstenen wel boven het daarvoor gesitueerde bouwblok uitsteken.

Het horeca-paviljoen wordt een bijzonder architectonisch gebouw, met een terras aan de havenzijde.

De Kanaalweg wordt op termijn opnieuw ingericht. Er komt een brug bij de toegang naar de haven. Op termijn is het de bedoeling om het profiel van de Kanaalweg te herinrichten. Dan wordt een parallelle wetering hersteld zoals die nu nog deels is terug te vinden langs de Kanaalweg.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

Hieronder wordt in grote lijnen beschreven hoe de bereikbaarheid van het gebied is gewaarborgd. Daarbij wordt ingegaan op de ligging van het gebied, de ontsluitingen voor auto- en langzaamverkeer, de parkeervraag en het te realiseren parkeeraanbod en de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer.

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Overste den Oudenweg en de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Bij de toekomstige aanleg van de HOV-busbaan op de Dr. M.A. Tellegenlaan zal de aansluiting van de Kanaalweg op de Dr. M.A.

Tellegenlaan voor het autoverkeer komen te vervallen. De ontsluiting van Kanaalweg 59, inclusief de HWC, zal dan via de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan plaatsvinden.

De openbare straat tussen de haven en het havengebouw zal op het moment dat het defensieterrein wordt ontwikkeld doorgetrokken worden. Tot die tijd zal het autoverkeer (bezoekersparkeren) moeten keren en kan het via de Kanaalweg en de Koningin Wilhelminalaan het plangebied verlaten.

Ter plaatse van de havenmonding zal de in Kanaalweg een brug (ook geschikt voor gemotoriseerd verkeer) komen. De brug over de haventoegang heeft een doorvaarthoogte van 1,50 m hetgeen betekent dat met een constructiehoogte van 0,50 m de bovenkant van het brugdek minimaal 2,0 m boven het peil van het Merwedekanaal ligt. De doorvaartbreedte is circa 3 meter. Het brugdek zal zodanig ingedeeld worden dat er ruimte is voor een trottoir en een rijstrook, die gebruikt kan worden voor auto- en fietsverkeer in twee richtingen. De rijstrook heeft een breedte van 3,50 m

4.2.2 Openbare ruimte, groen en langzaamverkeersverbindingen

De nieuw te graven haven heeft functionele en esthetische betekenis. Hier kunnen bootjes/sloepen (van met name toekomstige bewoners) aanmeren. Aan de noordzijde van de haven ligt een plein met flauw aflopende trap met brede treden naar het water. Naast het plein liggen 10 parkeerplaatsen bij het havenpaviljoen en is er ruimte om je fietsen te stallen.

De Kanaalweg is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van de stad. Door de inrit van het parkeerterrein aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan te situeren wordt bijgedragen aan het (op termijn) autovrij maken van de Kanaalweg. Ten westen van de Kanaalweg is het mogelijk om in de toekomst de 'Vleutense Wetering' weer te herstellen cq. opnieuw uit te graven. Vooralsnog wordt echter uitgegaan van handhaving van de bestaande bomen. Zowel het water in de haven als, op termijn, in de wetering staat in verbinding met het Merwedekanaal.

Tussen blok A en de haven is in het plan een openbare straat opgenomen zodat op het moment dat het Defensieterrein wordt ontwikkeld een nieuwe oost-westverbinding voor met name langzaamverkeer gerealiseerd kan worden. Deze verbinding koppelt de woonwijken Kanaleneiland/Transwijk, deelgebied 4 (defensieterrein en plan Kanaalweg 59). In deze straat worden nieuwe bomen geplant.

Voor voetgangers worden trottoirs aangelegd die verbonden zijn met bestaande routes.

De openbare ruimte wordt ingevuld met robuuste materialen die bij een werf thuishoren.

4.2.3 Parkeren

Het parkeren wordt opgelost op maaiveld (zie figuur 4.1). Achter de blokken B en D, uit het zicht van de openbare ruimte, wordt een parkeerhof aangelegd met in totaal 118 parkeerplaatsen. Ten noorden van Blok C worden nog eens 10 parkeerplaatsen aangelegd. Waaronder 5 plekken voor een deelauto. Verwacht wordt dat een deel van de bewoners zal kiezen voor een abonnement op een deelauto. Dit scheelt in het aantal benodigde parkeerplaatsen zoals toegelicht in onderstaande tabel. In het plangebied worden tevens 28 'openbare' fietsparkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van o.a. horeca. De woningen krijgen inpandige (fietsen)bergingen. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoet hiermee aan de geldende parkeernormen welke zijn aangegeven in onderstaande tabellen.

Functie	Norm auto:	Norm Fiets	Blok A	Blok B	Blok C	Blok D	Blok E	Aantal auto pp	Aantal fiets pp
Woningen boven de 130 m2 BVO	1,11	0**						0	
Woningen 80 t/m 120 m2 BVO	1,02	0*		48	2	25	9	85,68	
Woning 55 tot 80m2 BVO	0,94	0*		6		4	12	20,68	
Woning tot 55m2 BVO	0,43	0*	61					26,23	
Café/bar/cafetaria in m2 bvo	3,4	23,5			220			7,48	51,7
								140,07	**51,7**

** Inpandige gez. Fietsenberging

* Iedere woning eigen (fietsen)berging op maaiveld

Aantal stallingsplaaten conform inrichtingsplan Vollmer

Blok A	23		
Blok B	48		
Blok C woningen	2		
Blok C horeca	5	52	
Blok D	26		
Blok E	19		
deel auto's	20		(5 deel auto = 20 parkeren)
	+	+	
	143	**52**	

PS: bij horeca in de categoriën D1 en D2 geldt een norm van 6,8 / 100 m2 bvo ipv 3,4 / 100 m2 bvo·

Figuur 4.1 benodigt aantal parkeerplekken conform Nota Stallen en parkeren (gebied B1 betaald parkeren).

4.2.4 Openbaar vervoer

Er komen door de planontwikkeling vooralsnog geen wijzigingen in het aanbod van het openbaar vervoer dan wel in bestaande of nieuwe halteplaatsen.

4.2.5 Hulpdiensten en vrachtverkeer

Hulpdiensten en vracht/- en verhuiswagens zullen incidenteel de woningen moeten kunnen bereiken. Voor het opstellen van brandweerwagens is een breedte van minimaal 3,50 m benodigd in geval van een calamiteit. Het plan heeft voldoende ruimte voor het rijden, opstellen en manoeuvreren van vrachtwagens.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

5.2.1 Kader

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter ook initiatieven die onder de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. vallen, dienen kritisch bekeken te worden of deze belangrijke nadelige milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is, dient hiervoor ook een MER of m.e.r-beoordeling te worden opgesteld.

5.2.2 Plansituatie

De beoogde plan ontwikkeling van 167 woningen blijft ver onder de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkelingen zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. De planontwikkeling leidt niet tot onevenredige nieuwe emissies of verkeersaantrekkende werking. Het betreft een binnenstedelijke locatie op een voormalig industrieterrein. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie onderstaande paragrafen).

5.2.3 Conclusie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Tevens zijn er, zoals blijkt uit onderstaande beschrijving van de milieuaspecten, geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van

acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen is op 19 februari 2015 door onderzoeksbureau Aveco de Bondt een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige bebouwing afgerond. Binnen het plangebied is bebouwing geprojecteerd, waarin circa 167 woningen worden gerealiseerd.

In het onderzoek is de geluidbelasting berekend ten gevolge van de relevante wegen en een hulpwarmtecentrale in de directe omgeving van het plangebied.

5.3.3 Wegverkeerslawaai

Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de Overste den Oudenlaan/Europalaan voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting ten gevolge van deze weg blijft onder de 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.
De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op de blokken B, D en E. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Kanaalweg/Parallelweg bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op blok E.

Een volledig overzicht van de rekenresultaten in opgenomen in de bijlagen.

- Aangezien de voorkeurswaarde voor de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan en de

Kanaalweg/Parallelweg wordt overschreden is de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze wegen.

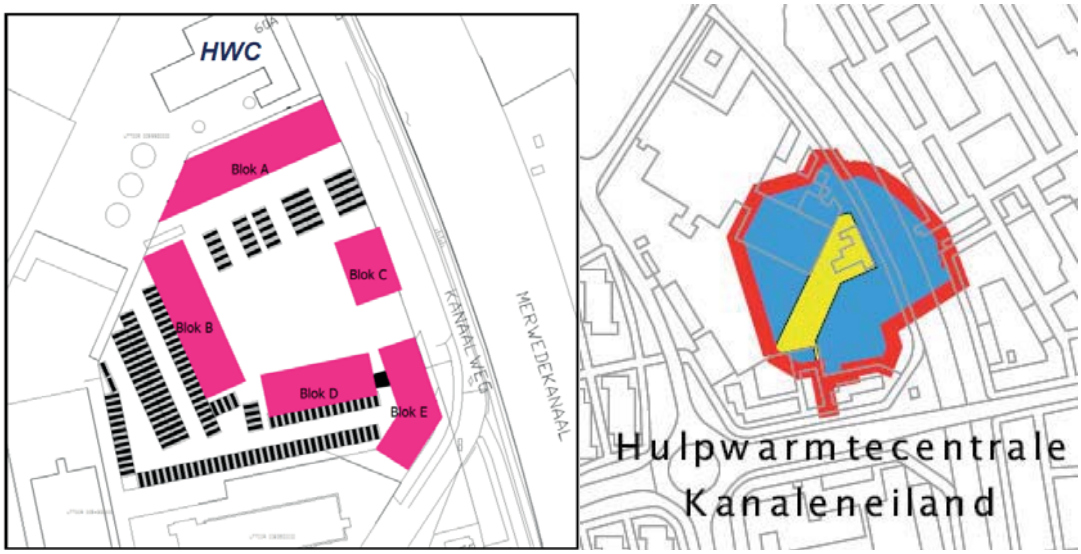
5.3.4 Spoorweglawaai

Het plangebied ligt op een afstand van circa 650 meter vanaf het spoor en ligt daarmee buiten de zone voor de spoorlijn Utrecht - 's Hertogenbosch.

5.3.5 Industrielawaai

Wet geluidhinder industrielawaai

Het bouwplan grenst direct aan het terrein en het gebouw van de Hulpwarmte-centrale (HWC) van de Eneco. De HWC aan de Kanaalweg is een zogenaamde 'grote lawaaimaker' waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone is vastgesteld. Buiten die zone mag het geluidniveau van de centrale niet meer zijn dan 50 dB(A). Dit is geborgd in de milieuvergunning van de HWC.



Paars de ligging van het bouwplan; Geel: terrein van de HWC; blauw: de zone

Het bouwplan ligt grotendeels binnen deze geluidszone zodat hiervoor vanwege de Wet geluidhinder geluidsonderzoek nodig is en, bij woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde, een hogere waarde die niet hoger kan zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarde.

Ten tijde van de art.19-procedure in 2008 zijn reeds hogere waarden vastgesteld. Dit plan is echter niet uitgevoerd. Met dit bestemmingsplan wordt een nieuw bouwplan ingediend (blokken A en B). Voor de rest van het plangebied worden later bouwplannen in procedure gebracht. Voor dit bouwplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsniveaus bij de woningen van het bestemmingsplan als gevolg van de HWC. Omdat op diverse gevels de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zullen ook hogere waardes worden vastgesteld. De hogere waarden uit 2008 hebben voor dit bestemmingsplan geen juridische betekenis.

Bij het onderzoek Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve is uitgegaan van de actuele bedrijfssituatie van de HWC die daartoe door middel van metingen is onderzocht. Daaruit bleek dat ten opzichte van de vergunde situatie de verdeling van geluidsproductie van de centrale over de verschillende geluidbronnen (gebouwdelen, schoorstenen) is gewijzigd. Met het actuele rekenmodel van de HWC zijn de geluidsniveaus op de woninggevels berekend. De blokken A en B, die het dichtst bij de centrale staan en een gekoppelde bouwaanvraag kennen, hebben voor een deel gevels zonder te openen delen en voldoende isolatie (dove gevels), omdat de geluidsniveaus daar boven de maximale grenswaarde liggen. Dankzij afscherming door galerijen is het geluidniveau bij andere gevels van de woningen niet boven de maximale grenswaarde. Daar kan een hogere waarde voor worden vastgesteld, omdat de woningen ook nog een luwe gevel hebben.

Ook blijkt dat het binnenniveau van de woningen aan de grenswaarde voldoet. Daarmee wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wet geluidhinder en het gemeentelijke beleid.

Voor het geluid van wegen is een separaat onderzoek uitgevoerd. Ook daarvoor worden bij bepaalde woningen hogere waarden vastgesteld.

Laagfrequent geluid

Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de gevelwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.

Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidhinder in substantiële mate te voorkomen.

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat.

Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

5.3.6 Cumulatie van lawaai

De cumulatieve geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, industrielawaai en het lawaai van het parkeren bedraagt volgens berekening ten hoogste 58 dB. Deze geluidsbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidsbelasting door het wegverkeer van 63 dB. Derhalve kan niet gesproken worden over een onacceptabele samenloop van geluid.

5.3.7 'Stille zijden' beleid

Conform het beleid van de gemeente Utrecht dient voor de toekenning van een hogere waarde per woning ten minste een geluidluwe gevel per woning aanwezig te zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrielawaai. In een geluidluwe gevel dient een te openen raam of deur opgenomen te zijn. Tevens dient voldaan te worden aan de eis dat een bij de woning behorende buitenruimte wordt gesitueerd aan de gevel waarop de geluidbelasting ten hoogste 53 dB voor wegverkeer, 60 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrie bedraagt.

Omdat de vormgeving en positie van de blokken C, D en E nog wordt uitgewerkt, kan nu in het akoestisch onderzoek nog niet concreet worden aangewezen waar en hoe stille zijden worden gerealiseerd. Indien nodig zal dat gerealiseerd kunnen worden door middel van extra voorzieningen aan de gevel, zoals bijvoorbeeld verhoogde borstweringen. De woningen in de blokken A en B zijn wel uitgewerkt en hebben een stille zijde.

5.3.8 Conclusie

Aangezien de voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Kanaalweg/Parallelweg en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland wordt overschreden is de bouw van de nieuwe woningen alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze bronnen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

5.4 Bedrijven en Milieuzonering

5.4.1 Kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieu

zonering (2009)” zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 5.2

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

5.4.2 Plansituatie

De gemeentelijke ambitie is om deelgebied 4 te transformeren naar een gebied met stedelijk wonen, in hoge dichtheden, met een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een recreatieve zone langs het Merwedekanaal.

Bij de start van het project was het defensieterrein aan de Overste Den Oudenlaan nog in bedrijf. Aan de Kanaalweg waren enkele garagebedrijven gevestigd en naast de te herontwikkelen locatie ligt de HWC. De hulpwarmtecentrale zorgt voor het leveren van warmte bij piekvraag in koude periodes.

De garagebedrijven hebben hun bedrijfsactiviteiten inmiddels beëindigd. De onderhandelingen over de aankoop van het defensieterrein door de gemeente Utrecht zijn inmiddels succesvol afgerond.

De HWC

Het onderhavige plan vormt de eerste fase naar een nieuw woongebied. Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

Voor de HWC zijn de de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot rustige woonwijk: 30 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Geluid (richtafstand tot rustige woonwijkgemengd gebied: 100 meter)

Geur

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO2), stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de áchtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. In paragraaf 5.5 Externe veiligheid, wordt hier verder op ingegaan

Geluid

Omdat de hulpwarmtecentrale op grond van de wet geluidhinder een geluidzone heeft is dat aspect onder de paragraaf 5.3 Geluidhinder beoordeeld.

De te realiseren Horeca

De te realiseren horeca heeft de categorie B of D. De horeca ligt op enige afstand van de woningblokken. Horeca in een dergelijke categorie wordt passend geacht in een woonomgeving.

5.4.3 Conclusie

De aanwezigheid van de HWC vormt qua geur geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Op de aspecten geluid en externe veiligheid wordt in de paragrafen 5.3 en 5.5. verder ingegaan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Kader

In bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's die zware bedrijven kunnen veroorzaken. Naast de bedrijven kunnen ook het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor of water en door buisleidingen, risico's opleveren

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin is voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot bedrijven en transportroutes en kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR); Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevallocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10^{-6}/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden tengevolge van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld - Voor transport bedraagt deze waarde 10^{-4}/jaar bij 10 doden, 10^{-6}/jaar bij 100 doden enzovoort. Het GR is een oriënterende waarde; van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

5.5.2 Plansituatie

Transport

Het lokale verkeer van gevaarlijke stoffen wordt in het kader van de routeringsregeling geregeld via jaarlijks door vervoerders aan te vragen ontheffingen. De omvang van dit lokale transport is zo gering dat de norm voor PR niet bereikt wordt en het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

Niet gesprongen explosieven

Op het (voormalig) defensieterrein en gedeeltelijk op de naastgelegen terreinen bevinden zich twee opsporingsgebieden voor niet gesprongen explosieven (NGE). Deze opsporingsgebieden zijn het resultaat van een NGE-onderzoek dat heeft plaatsgevonden in Dichterswijk West.

Gebleken is dat de op het Defensieterrein gelegen (voormalige) fabriek Jongerius doelwit is geweest van bombardementen. De fabriek Jongerius was in WOII werkzaam voor de Duitse wapenindustrie. In 2002 is een onderzoek gedaan naar mogelijke blindgangers in en rond het projectgebied Dichterswijk-West (het huidige Parkhaven). Op basis van dit onderzoek is in Dichterswijk-West een blindganger gevonden (een bom van 500 pond). Gebleken is dat rond de Jongeriusfabriek zich twee verdachte gebieden bevinden. Ook het plangebied ligt in dit risico-gebied. Dit betekent dat alvorens in het plangebied kan worden begonnen met de bouw, er nader (detectie)onderzoek dient te worden gedaan naar niet gesprongen explosieven.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling door Tebodin een

brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze zullen worden meegenomen bij de bouwaanvraag.

5.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling te verwachten.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Kader

Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

a. aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
b. een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM_{10} (fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
d. het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het “Besluit nibm”, geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 Bg/m3). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m2 kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

5.6.2 Plansituatie

Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 167 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit ‘niet in betekende mate’. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en binnenhaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan wordt aan de norm ‘niet in betekenende mate’.

De verkeersgeneratie van de appartementen is gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een binnenhaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1100
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	0,91
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

5.6.3 Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 Bg/m3 (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 Bg/m3 (peiljaar 2012).

5.6.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekenende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 Bg/m3 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmert.

5.7 Bodemkwaliteit

5.7.1 Kader

Kader

Aan de basis van het gemeentelijk bodembeleid ligt bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater én het voorkomen van risico's voor de gezondheid van mens en dier. Het bodembeleid sluit hiervoor aan op onderstaande algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Bodembescherming
  Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.

- Bodemsanering
  Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er sprake is van humane of milieuhygiënische risico's, of risico's voor verspreiding van de verontreiniging via het grondwater. De sanering wordt functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Bodembeheer
  Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is om de locatie geschikt te maken. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met eventuele nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

5.7.2 Plansituatie

Op de nieuwbouwlocatie (woningen zonder tuin, horeca en binnenhaven) is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met, met name, PCB. Voor het saneren van deze verontreiniging is een saneringsplan opgesteld (Aveco de Bondt, Rapportnummer 13.1025.03 R-RGN/794, datum 30-04-2014). Met het saneringsplan is door het bevoegd gezag wet bodembescherming ingestemd op 18 september 2014. De RUD Utrecht stelt vast of de sanering is uitgevoerd conform het ingediende saneringsplan. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is na sanering geschikt voor het beoogde gebruik, te weten ander groen, bebouwing en/of infrastructuur.

Als er grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw moet onderzocht worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. In de directe omgeving van de locatie zijn verontreinigingen in het grondwater aanwezig. Bij een mogelijke beïnvloeding van deze verontreinigingen is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

5.7.3 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande voorwaarden voor onderzoek en/of sanering vormt de bodem geen belemmering voor het plan.

5.8 Flora en fauna

5.8.1 Kader

Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

In de Flora en fauawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan.

5.8.2 Plansituatie

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013. Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen. Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend. De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.

Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn. Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.

5.8.3 Samenvatting en conclusies

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een binnenhaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen desalniettemin nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

Vaatplanten

Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

Vogelsoorten

Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

Zoogdieren

Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen. Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.

Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.

Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden. Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

Overige soorten

Ten behoeve van de aanleg van de binnenhaven zal een doorbraak naar het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën,

libellen en vissen.

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep over een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk. Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

Planning en voortgang

De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe.

De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten. Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kan s op vertraging geminimaliseerd.

Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

5.8.4 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande maatregelen vormt de Flora en Faunawet geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

5.9 Bomen

5.9.1 Kader

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

5.9.2 Plansituatie

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie zijn geïnventariseerd om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en te kijken of die kapvergunning plichtig zijn. Voor de aanleg van de nieuwbouw en ontsluitingswegen zullen bomen moeten verdwijnen. Het inrichtingsplan voor het gebied voorziet in de aanleg van een nieuwe groenstructuur met bomen, langs het kanaal.

5.9.3 Conclusie

Kenmerk van het nieuwe gebied is een woningbouwplan rond een nieuw aan te leggen binnenhaven. Om dit te kunnen realiseren zijn de bomen ter plaatse verwijderd. Bij inrichting van het openbaar gebied zullen nieuwe bomen worden geplant.

5.10 Water

5.10.1 Kader

De Waterparagraaf is een verplicht onderdeel van een ruimtelijk plan en vormt een wezenlijk element in het gehele watertoetsproces. Het fungeert als een instrument waarin de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan inzichtelijk worden gemaakt, de gemaakte afwegingen expliciet en toetsbaar worden vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder wordt opgenomen. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

5. Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
6. Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
7. Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 [1];
8. Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur [2].

[1] De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.

Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

[2] Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

Betrokken partijen
In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

- Aanvrager: Gemeente Utrecht, Stadsontwikkeling – Programma's, Stedenbouw;
- Opsteller: Aveco de Bondt
- Toetser: Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater) Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stedelijk Beheer (beheerder riolering, oppervlaktewater)

5.10.2 Plansituatie

1. Het maaiveld ter plaatse van het plangebied bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m;
2. De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatend eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m;
3. De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Het beleid ten aanzien van hemelwater komt er kortweg op neer dat hemelwater bij voorkeur in het plangebied wordt vastgehouden en indien mogelijk wordt geïnfiltreerd. Een ander leidend principe is om water als mede-ordenend principe in ruimtelijke plannen mee te nemen.

Het rijksbeleid heeft als streven het afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel

mogelijk vasthouden van hemelwater binnen het plangebied. Tevens wordt gesteld dat zoveel mogelijk gebruiksfuncties op een perceel gecombineerd dienen te worden.

Het Hoogheemraadschap maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

4. Schoon hemelwater afkomstig van dakoppervlakken moet rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd in het kader van het schoon en gescheiden houden van waterstromen. Voor de beoordeling van het aan- en afkoppelen van verhard oppervlak wordt de Beslisboom aan- en afkoppelen (10 juli 2003) gehanteerd;
5. Bij het schoonhouden van hemelwater is het van belang dat geen uitlogende materialen als zink, lood en koper worden toegepast, als deze materialen in contact komen met het hemelwater;
6. De hemelwaterafvoer van balkons en loggia's moet op de vuilwaterleiding worden aangesloten, vanwege de kans op verontreiniging met schoonmaakmiddelen.

In het geval van afstromende dakoppervlakken worden, als er afgekoppeld dient te worden, coatings voorgeschreven in het geval er gebruik wordt gemaakt van uitlogende materialen. Ook hier worden bovengrondse open systemen aanbevolen, liefst met bodemfilter in het geval er sprake kan zijn van lichte verontreinigingen.

Waterafvoer

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Voor alle lozingen zal een Wvo-vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap. Met het Hoogheemraadschap is overleg gevoerd over het tot stand brengen van de verbinding tussen haventje en Merwedekanaal. Voor het verleggen van de waterkering (nautische aspecten) heeft het Hoogheemraadschap akkoord gegeven. Daarnaast zal een keurvergunning worden aangevraagd voor de realisatie van de haven.

De huidige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +1,9 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

5.10.3 Conclusie

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m2 verhard oppervlak (3.750 m2 bestaande uit daken en 4.250 m2 overige verharding) moet 1.200 m2 open water worden gerealiseerd.

Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

5.11 Archeologie

5.11.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 moet een bestemmingsplan rekening houden met de archeologische resten in de grond. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie (artikel 38a Monumentenwet 1988) moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Monumentenwet 1988 beschermd. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten is niet toegestaan. Eventueel dubbel ruimtegebruik is mogelijk, mits de gekozen bestemming zich duurzaam verhoudt met de in het terrein aanwezige archeologische waarden. Voor dubbel ruimtegebruik is een vergunning krachtens de Monumentenwet vereist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.11.2 Plansituatie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Dit betekent dat bodemingrepen groter dan 1000 m2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld vergunningplichtig zijn. In het plangebied heeft in verband met voorgenomen bouwontwikkeling een archeologisch onderzoek plaatsgevonden om de archeologische verwachting te toetsen. Op basis van de onderzoeksresultaten is vast komen te staan dat er door de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch resten verstoord zullen worden. Er bestaat in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen voorgenomen ontwikkeling en er is dan ook geen verplichting tot een archeologievergunning. Het terrein wordt vrijgegeven voor de geplande bouwontwikkeling.

5.11.3 Conclusie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Het plangebied is op basis van archeologisch onderzoek vrijgegeven voor verdere bouwontwikkeling. Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. REO afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2863990 te worden gedaan.

5.12 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en/of leidingen aanwezig.

5.13 Duurzaamheid

Het plan omvat de bouw van 167 appartementen, daarmee is sprake van bouwen in hoge dichtheden en een intensief ruimtegebruik. De woningen zijn levensloopbestendig, allemaal met een lift bereikbaar en met bergingen gelegen op de begane grond. Verder kunnen de kleinere appartementen worden samengevoegd tot grotere appartementen.

De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming, een energievoorziening waarbij gebruik gemaakt wordt van restwarmte. De bouwblokken A en B hebben een epc van 0,47 respectievelijk 0,52 en een milieuprestatie (MPG) van € 0,52/m2 bvo per jaar bij een levensduur van 75 jaar.

Door introductie van betaald parkeren, inzet van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen wordt de auto mobiliteit teruggedrongen.

De inrichting van de buitenruimte wordt uitgevoerd met kwalitatief hoogwaardige materialen. De aanleg van de centraal gelegen recreatiehaven, die een open vaarverbinding krijgt met het Merwedekanaal, is een aantrekkelijke aanvulling voor het woonklimaat. De aanwezigheid van de recreatiehaven biedt ook de mogelijkheid voor afvoer van hemelwater van daken en straten via het oppervlaktewater.

Het streven van de ontwikkelaar is om tijdens de bouw de omvang van de grondstoffenstomen te verminderen en zo veel mogelijk te komen tot hergebruik van materialen. Door een gecentraliseerde inkoop van materieel en materiaal worden vervoersbewegingen en brandstofverbruik teruggedrongen. Er wordt daarnaast gebruik gemaakt van secundaire grondstoffen.

5.14 Gezondheid

De dichtstbijzijnde drukke verkeersweg is de Kon. Wilhelminalaan. De afstand tot de Kon. Wilhelminalaan bedraagt meer dan 50 meter; vanuit het oogpunt van blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging is dit afdoende.

Ten aanzien van de HWC moet worden opgemerkt dat deze in een in meteorologisch opzicht gemiddeld jaar een beperkt aantal keren per jaar in werking is, bij extreme koude. Ook in geval van calamiteiten (sporadisch) wordt de centrale ingezet. Hierdoor zal zowel de geur/rookhinder alsook het directe effect op de gezondheid van deze centrale naar verwachting beperkt zijn.

Hoge geluidwaarden die kunnen optreden op de gevel worden opgelost door middel van dove gevels; ook voor geluid weegt de omstandigheid dat de centrale infrequent in werking is zwaar. Naar verwachting levert het geluid van de HWC daarom niet tot nadelige gezondheidseffecten.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De projectontwikkelaar KondorWessels is eigenaar van de tot ontwikkeling te brengen gronden, zodat geen verwervingen meer nodig zijn. Alle kosten worden gedragen door KondorWessels. KondorWessels verricht de ontwikkeling van het project en straks ook de de overdracht van de woningen, commerciële ruimten en gemeenschappelijke ruimten aan een belegger of toekomstige kopers.

Er is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en KondorWessels, waardoor gemeentelijke kosten verhaald worden. Hierdoor is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd en hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Ten aanzien van de aansprakelijkheid van mogelijke planschade is in de genoemde overeenkomst vrijwaring voor de gemeente opgenomen. Eventuele planschadeclaims komen voor rekening van de initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De geraadpleegde instanties hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het plan. Voor zover de instanties opmerkingen hadden over het plan zijn deze meegenomen.

6.2.2 Advies wijkraad

De gebiedsmanager heeft de wijkraad in september 2013 bijgepraat over het plan.

6.2.3 Inspraakresultaten

Voor het plan in zijn oude vorm is destijds in het kader van een artikel 19 procedure inspraak georganiseerd, de artikel 19 vrijstelling is uiteindelijk verleend. Dit plan kon echter om diverse reden niet worden uitgevoerd. Het nieuwe plan borduurt voort op het oude, aan veel kritiekpunten van destijds wordt alsnog tegemoet gekomen. Op die basis is de Raad geïnformeerd met een commissiebrief in augustus 2013. Op 24 september 2013 is een informatieavond voor de buurt gehouden. Daar is aangekondigd dat men in het kader van het bestemmingsplan straks weer een mogelijkheid heeft voor het indienen van zienswijzen.

Het plan speelt in op de wens vanuit de buurt om aan de zijde van het Merwedekanaal iets minder hoog te bouwen. Er is een bouwblok komen te vervallen waardoor er rond de binnenhaven een mooie openbare ruimte gecreëerd kan worden. Over dit plan is een informatiebijeenkomst gehouden in de buurt. Daarbij was draagvlak voor het plan, met uitzondering van de roeiverenigingen. Die maken zich zorgen over de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal. Er is de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de roeiverenigingen en RWS over die uitmonding van de binnenhaven. Door het plaatsen van palen bij de monding van de haven waardoor de uitvarende bootjes "als het ware" het kanaal op geleid worden, is een oplossing gevonden om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan dat er op gericht is om een hoogstedelijk woonprogramma, alsmede het bij die functie behorende parkeren mogelijk te maken. Daarnaast wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt. In dit ontwikkelingsplan is er gekozen voor een bestemmingsregeling die voldoende flexibiliteit biedt voor het gebouw binnen het bouwvlak. Daarnaast wordt voorzien in verkeersbestemmingen ten behoeve van het wegverkeer en verbijfsgebieden. Tenslotte voorziet het plan in de bestemming water voor de beoogde aanleg van een binnenhaven.

De dubbelbestemmingen Archeologie en Cultuurhistorische waarden zijn opgenomen om de in het gebied aanwezige waarden afdoende te behouden en te beschermen.

7.3 Opbouw Regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf;
- afwijken van de gebruiksregels;
- eventueel een vergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten;

- Landschappelijke en of ecologische aspecten;
- Milieukundige aspecten;
- Cultuurhistorische aspecten;
- Verkeersaspecten;
- Sociale veiligheid;
- De gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creeren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten;
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de bouwhoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 2 Wijze van meten

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 3 Gemengd

Binnen de bestemming Gemengd wordt beoogt een horecapaviljoen, in combinatie met wonen te realiseren, inclusief de daarbij behorende terrassen en openbare ruimte. Daarbij is de relatie met het water en het haventje van belang. Om die relatie goed vorm te kunnen geven zijn deze laatste bestemmingen tevens in de doeleindenomschrijving opgenomen. Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. Het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage mag niet worden overschreden.

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, paden, speelvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied heeft betrekking op verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer met bijbehorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen.

Artikel 6 Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding, waterbeheer en waterberging, kruisingen met wegverkeer, groenvoorzieningen en kunstwerken. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 7 Woongebied

De gronden met bestemming “Woongebied” zijn bestemd voor maximaal 167 woningen waarvan een deel gestapeld. De woonfunctie kan al dan niet gecombineerd worden met een aan huis verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast. In de specifieke gebruiksregels (artikel 7.4) worden eisen gesteld aan de omvang en typen bedrijfsactiviteiten van de beroepen of bedrijven aan huis en de bed & breakfast, waarmee onevenredige overlast voor de omgeving moet worden voorkomen. Tot slot wordt binnen de bestemming met de aanduiding 'parkeren' ruimte geboden aan bij de bestemming behorende verkeers- parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. De maatvoering van ondergeschikte bebouwing is in de regels opgenomen. In de regels worden tevens eisen gesteld aan de maatvoering van de op te richten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder erfafscheidingen.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

Deze regel heeft betrekking op de bescherming van de waterkering langs het Merwedekanaal.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel zijn regels opgenomen met betrekking tot de op de verbeelding getoonde

geluidzone. Er wordt bepaald dat de geluidsnorm van 50 dB(A) als gevolg van de nabijgelegen industrie niet overschreden mag worden, tenzij de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde) ingevolge de beschikking Hogere waarde, met inachtneming van de in deze beschikking gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Het in de bouwregels onder deze aanduidingsregels opgenomen regime geldt aanvullend op de regels onder de hoofdbestemmingen.

Artikel 11 Algemene bouwregels

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep en bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

De overgangs- en slotbepalingen van Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevatten de onderstaande bepalingen.

Artikel 15 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 16 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.5 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen.
Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

7.6 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Rapport

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

Aveco de Bondt
bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (0)548 51 52 00
telefax (0)548 51 85 65
e-mail rijssen@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam	Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht
projectnummer	12.0948.v03
referentie	RdG/068/12.0948.v06
opdrachtgever	Kondor Wessels Projecten bv
postadres	Postbus 12289
	3600 BE MAARSEN
contactpersoon	dhr. C. Duchateau
status	definitief
versie	06
aantal pagina's	
datum	19 februari 2015
auteur	R. de Graaf
paraaf	
gecontroleerd	J.W. Hendriks

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**3**
2	**WETTELIJK KADER**		**4**
	2.1	Wet geluidhinder	4
	2.2	Industrielawaai	5
	2.3	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	7
3	**WEGVERKEERSLAWAAI**		**8**
	3.1	Verkeersgegevens	8
	3.2	Resultaten	9
	3.3	Bepaling bron- en overdrachtsmaatregelen	10
	3.4	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	10
4	**INDUSTRIELAWAAI**		**12**
	4.1	Maatregelen industrielawaai	14
5	**PARKEREN**		**15**
6	**HOGERE WAARDEN**		**16**
	6.1	Voorwaarden aan de hogere waarde	16
	6.2	Samenloop van geluid	17
	6.3	Verzoek tot vaststelling hogere waarden	17
	6.4	Geluidwering van de gevels	17
	6.4.1	Laag frequent geluid	18
7	**SAMENVATTING EN CONCLUSIE**		**19**

Bijlagen

Bijlage 1: Situatie
Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel
Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai
Bijlage 4: Resultaten industrielawaai
Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels
Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen
Bijlage 7: Hogere waarden
Bijlage 8: Geluid parkeren
Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)
Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

1 INLEIDING

In opdracht van KondorWessels Projecten is door Aveco de Bondt bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Het onderzoek is noodzakelijk in verband met een bestemmingsplanprocedure (Wro-procedure) waarbij op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek verricht dient te worden naar de te verwachten geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen.

De toekomstige appartementen, onderverdeeld in Blok A, B, C, D en E, zijn gesitueerd in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg. Daarnaast is het plan gelegen in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland. De geluidbelasting van deze vier geluidbronnen dienen in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht te worden. Voor de situering wordt verwezen naar bijlage 1.

2 WETTELIJK KADER

2.1 WET GELUIDHINDER

In de Wet geluidhinder wordt beschreven dat alle wegen een zone hebben, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijde van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (binnenstedelijk of buitenstedelijk). In tabel 2.1 worden de zonebreedten weergegeven.

Tabel 2.1: Zonebreedten;

	zonebreedten [m[1]]	
Aantal rijstroken	binnenstedelijk	buitenstedelijk
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

De Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg hebben twee rijstroken en zijn binnenstedelijk gelegen. Deze wegen hebben derhalve een zone van 200 meter. Het bouwplan van valt in de zone van deze drie wegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van nog niet geprojecteerde appartementen langs een bestaande weg binnen en buiten de bebouwde kom. Overeenkomstig artikel 82, lid 1 van de Wgh is de voor appartementen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel vanwege de weg, 48 dB, de zogenaamde “voorkeursgrenswaarde”. Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht op basis van het Besluit geluidhinder een hogere toelaatbare waarde vaststellen.

De maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor een nieuw te bouwen woning in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB. Uitgangspunt voor het vaststellen van een hogere waarde is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevel, ten gevolge van de weg, tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Artikel 110g

In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, bij de berekening van de geluidbelasting een correctie mag worden toegepast. Dit is voor de periode tot 1 juli 2018 geregeld in artikel 3.4, lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De hoogte van de correctie is afhankelijk van de toegestane rijsnelheid op en de geluidbelasting vanwege de weg. In tabel 3.2 is de hoogte van de correctie opgenomen.

Tabel 2.2: Correctie conform artikel 110g Wgh; artikel 3.4, lid 1 RMG2012

Toegestane rijsnelheid [km/h]	Geluidbelasting vanwege de weg (excl. artikel 110g Wgh)	Correctie artikel 110g Wgh
< 70 km/h	- [1]	5 dB
≥ 70 km/h	< 56 dB	2 dB
	56 dB	3 dB
	57 dB	4 dB
	> 57 dB	2 dB

1 Correctie is niet afhankelijk van de geluidbelasting vanwege de weg

NB. Overeenkomstig artikel 1.3, lid 1 van het RMG2012 wordt de berekende geluidbelasting afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele, even getal. Vervolgens wordt de correctie artikel 110g Wgh toegepast.

Ten behoeve van de bepaling van de geluidwering van de gevels, bedraagt de reductie van de berekende geluidbelasting 0 dB.

Artikel 110f

In artikel 110f, lid 1, geeft aan dat bij het vaststellen van meerdere hogere waarden de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen onderzocht dienen te worden. Aangegeven dient te worden op welke wijze de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt conform artikel 1.4 volgens hoofdstuk 2 van Bijlage I van het Meet en Rekenvoorschrift Geluid 2012 vastgesteld.

Het gemeentelijk beleid geeft handvatten voor de wijze waarop rekening gehouden wordt met de samenloop van geluid. Daarnaast wordt de cumulatieve geluidbelasting bepaald en wordt de toename ten opzichte van de hoogste hogere waarde en wordt de cumulatieve waarde ten aanzien van de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai afgewogen.

2.2 INDUSTRIELAWAAI

Het wettelijk kader met betrekking tot geluidgezoneerde industrieterreinen wordt gevormd door de Wet geluidhinder (Wgh). In hoofdstuk V, afdeling 2 van de Wet geluidhinder zijn de kaders geregeld omtrent bestaande zones rondom industrieterreinen.

Een terrein, waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid biedt tot het vestigen van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, mag zich in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) een industrieterrein noemen. Voor een industrieterrein wordt, in een bestemmingsplan, een geluidzone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan (art. 40 Wgh).

De geluidzone is bedoeld als wederzijdse bescherming van de bedrijven en de omliggende geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Buiten de zone mag de geluidbelasting ten gevolge van alle bedrijvigheid samen niet meer bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor nieuw te realiseren woningen gelegen in de geluidzone zijn hogere geluidbelastingen (hogere waarden) toelaatbaar tot ten hoogste 55 dB(A). Bij een vaststelling van een hogere waarde dient het binnenniveau in de woning, ten hoogste 35 dB(A), gegarandeerd te worden.

Ten noorden van het plangebied is de inrichting en tevens het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale (HWC) Kanaleneiland van Nuon gelegen. Het plan is grotendeels gelegen binnen de zone van het industrieterrein HWC. In figuur 2.1 is de ligging van de geluidzone en het plan opgenomen.

Figuur 2.1 geluidzone HWC



2.3 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

De gemeente Utrecht heeft voor stedenbouwkundige ontwikkelingen en het ontwerpen van woningen een beleidsnota opgesteld: “Gemeentelijke Geluidnota 2014-2018” d.d. 11 februari 2014. Hierin zijn de voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde opgenomen, te weten:

- Geluidluwe gevel: een woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de zijde van de geluidsluwe gevel (30% van de verblijfsruimten of 30% van het oppervlak van het verblijfsgebied);
- Buitenruimte: indien een woning over een buitenruimte beschikt, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe gevel. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.

3 WEGVERKEERSLAWAAI

3.1 VERKEERSGEGEVENS

De overdrachtsberekeningen voor de verschillende wegen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn verricht met het softwareprogramma Geomilieu V2.62. Door de gemeente Utrecht zijn de verkeersgegevens van de Overste Den Oudenlaan, Europalaan, de Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Kanaalweg en de Parallelweg van de Balijelaan/Overste den Oudenlaan aangeleverd voor het maatgevend peiljaar en zijn in tabel 3.1 opgenomen.

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgegevens peiljaar 2024.

Wegen	Etmaal intensiteit	Periode	Uurperc. [%]	Lichte mvt [%]	Middelzware mvt [%]	Zware mvt [%]
Koningin Wilhelminalaan	14.280	dag	6,50	90,40	8,40	1,20
		avond	3,70	91,20	8,10	0,70
		nacht	1,00	87,30	11,10	1,60
Overste den Oudenlaan	18.092	dag	6,40	89,30	9,70	1,00
		avond	3,80	90,80	8,60	0,60
		nacht	1,00	88,90	9,90	1,30
Europalaan	10.884	dag	6,10	90,10	8,40	1,50
		avond	4,30	93,40	6,10	0,60
		nacht	1,10	89,30	9,40	1,30
Balijelaan	18.557	dag	6,40	95,70	3,00	1,30
		avond	3,90	97,50	1,90	0,60
		nacht	1,00	95,00	3,70	1,40
Kanaalweg	500	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40
Parallelweg	2.000	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40

Alle opgenomen wegen zijn voorzien van het referentiewegdek (DAB 0/16) en hebben een maximaal toelaatbare rijsnelheid van 50 km/u. De geluidbelasting van de wegen wordt per juridische bron bepaald, te weten: Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg.

De geluidbelasting is berekend op de gevels van de toekomstige appartementen op 1,5 meter boven iedere verdiepingsvloer. De bodemfactor bedraagt, buiten de ingevoerde bodemgebieden, B_f = 0,0 [-] (100 % hard).

3.2 RESULTATEN

De geluidbelastingen (inclusief aftrek 5 dB ex artikel 110g Wgh) op de gevels van de appartementen ten gevolge van het wegverkeerslawaai worden weergegeven in tabel 3.2 tot en met 3.4. In bijlage 2 worden de verschillende objecten en invoergegevens van het geluidmodel weergegeven. De uitgebreide resultaten worden in bijlage 3 getoond.

Tabel 3.2: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	44	44	45	45	46
▪ Blok B	42	43	43	43	51
▪ Blok C	-	47	-	-	-
▪ Blok D	45	48	49	51	53
▪ Blok E	52	53	54	54	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.2 blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 3.3: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Overste den Oudenlaan - Europalaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	37	38	39	42	42
▪ Blok B	42	42	42	42	47
▪ Blok C	-	31	-	-	-
▪ Blok D	37	37	36	37	42
▪ Blok E	35	35	36	36	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.3 blijkt dat ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 3.4: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Kanaalweg - Parallelweg (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	47	47	47	47	41
▪ Blok B	35	36	37	37	38
▪ Blok C	-	48	-	-	-
▪ Blok D	39	43	43	43	43
▪ Blok E	54	54	53	52	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.4 blijkt dat ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

3.3 BEPALING BRON- EN OVERDRACHTSMAATREGELEN

Op basis van de bovenstaande rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan en de Kanaalweg - Parallelweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met een maximum van 6 dB voor beide wegen (juridische bronnen). De maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. In de volgende paragraaf zal derhalve voor deze wegen onderzocht worden of bron- of overdrachtsmaatregelen doeltreffend zijn. Ten gevolge van de Overste den Oudelaan - Europalaan zijn er geen overschrijdingen.

3.4 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

Zoals reeds genoemd heeft de gemeente Utrecht op basis van de Wet geluidhinder een gemeentelijke geluidnota opgesteld (Geluidnota Utrecht 2007-2011 d.d. 23 januari 2007) ten behoeve van het verlenen van hogere grenswaarden. Op basis van de berekende geluidbelastingen van de gezoneerde wegen, zal er een beoordeling in het kader van het geluidbeleid worden verricht.

De gemeente wil de zwaardere onderzoeksplicht en de scherpere inzet op de voorkeurs-grenswaarde aan de realiteit in de gemeente aanpassen. Bepaalde situaties worden uitgesloten van onderzoek naar maatregelen, omdat onderzoek bij voorbaat al niet realistisch of een onhaalbare maatregelen op zou leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

<u>Bronmaatregelen</u>

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer mogelijke bronmaatregelen te onderzoeken. Hieronder behoort de aanleg van geluidreducerend wegdek. De aanleg van een stiller wegdek is voor een aantal situaties vanuit civieltechnisch oogpunt niet realistisch:

- Toepassing binnen 50 meter van het hart van het kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door het afremmende en optrekkende verkeer;
- Bij een beperkte lengte van het geluidreducerende wegdek. Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

Indien voor de Koningin Wilhelminalaan een geluidreducerend wegdek wordt toegepast (bijv. dunne deklagen B), dan wordt de geluidbelasting met 4 dB gereduceerd. Hiermee wordt er derhalve nog niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het betreft geen doeltreffende maatregel. Daarnaast is de Wilhelminalaan binnen 50 meter van het hart van een kruising gelegen (kruising met de Overste den Oudelaan/ Europalaan).

Overdrachtsmaatregelen

Het toepassen van een geluidscherm of –wal kan een effectief middel zijn om het geluid in een woonomgeving terug te dringen. Geluidschermen zijn alleen mogelijk indien er voldoende ruimte is tussen de bron en ontvanger (woningen). Schermen kunnen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Utrecht worden overdrachtsmaatregelen alleen onderzocht en afgewogen bij:

- De aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, spoorlijnen en de reconstructie van hoofdverkeerswegen en spoorlijnen bij geluidgevoelige bestemmingen;
- De bouw van geluidgevoelige bestemmingen langs de doorgaande autosnelwegen, de Ring Utrecht en de hoofdontsluitingswegen (primaire assen) uit het GVVP en spoorlijnen.

Op basis van de bovenstaande criteria kan geconcludeerd worden dat overdrachtsmaatregelen niet onderzocht behoeven te worden, een scherm kan redelijkerwijs niet geplaatst worden omdat:

- De bouwblokken te dicht op de Kanaalweg en de Parallelweg zijn gelegen om een scherm te kunnen plaatsen;
- Een effectief scherm voor de Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan (ten oosten van de rotonde) kan alleen dicht op de bron, direct langs de weg (op het talud en op de brug), geplaatst worden. Dit stuit op technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

4 INDUSTRIELAWAAI

Ten noorden van het plangebied is de Hulpwarmtecentrale (HWC) van Nuon gelegen. Het perceel van de HWC grenst aan het perceel van het plan. Van de gemeente Utrecht heeft Aveco de Bondt op 17 juni jl. het laatste rekenmodel, ten behoeve van zonebeheer, ontvangen. Met dit rekenmodel zijn de geluidbelastingen op het plan berekend.

Representatieve bedrijfssituatie HWC
De HWC wekt door middel van een achttal ketels (brandstof: huisbrandolie) warmte op. Deze warmte wordt vervolgens in de vorm van warm water geleverd aan het warmtenet (stads-verwarming). In het gebouw van de HWC zijn de volgende installaties aanwezig:

- 8 huisbrandolie gestookte verwarmingsketels: 6 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 8,1 MW (ketels 1-6) en 2 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 14,5 MW (ketels 7-8);
- vijf transformatoren (elk ca. 2,5 MVA);
- diverse warmtewisselaars, pompen en bijbehorende regelkasten.

Op basis van informatie verstrekt door Nuon moet worden uitgegaan van de volgende (maximale) representatieve bedrijfssituatie met de ketels:

- dag- en avondperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met alle acht ketels;
- nachtperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met de ketels 1 t/m 6 en bedrijf gedurende 5 % van de tijd op 100 % van de capaciteit met de ketels 7 en 8. Deze bedrijfsvoering wordt in onderhavige rapportage aangeduid als 'normaal bedrijf;
- De emissie van de ketels geschied via een drietal schoorstenen.

Met de overige installaties (geluiduitstraling gebouw) wordt continu bedrijf gedurende het gehele etmaal verondersteld. Omdat de HWC (in principe) een onbemande inrichting is kan gesteld worden dat het aantal vervoersbewegingen een verwaarloosbare invloed heeft op de geluidsemissie naar de omgeving.

De werkelijke bedrijfssituatie is afhankelijk van de warmtevraag. Over het algemeen zal de belasting lager zijn dan de eerder genoemde bedrijfsvoering. In het kader van het onderhavige onderzoek is echter uitgegaan van de voornoemde maximale bedrijfsvoering als representatieve bedrijfssituatie.

Toelichting berekening
De bedrijfssituatie van de HWC is aan het rekenmodel van het onderhavig bouwplan toegevoegd. De geluidbelasting op de gevels van de appartementen is berekend conform rekenmethode II van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Vanwege beperkingen van de rekenprogrammatuur is de geluidbelasting op de noordgevel van blok A op een alternatieve manier berekend.

De noordgevel van blok A bevat een galerij met toegang naar de appartementen. Aan deze gevels grenzen verkeersruimten en verblijfsruimten van de appartementen. Het overstek van de galerijen van iedere verdieping biedt een afscherming voor het geluid, afkomstig van de meest nabij gelegen schoorstenen van de HWC, op deze gevels van de appartementen. Dit betreffen de bronnen p001, p002, p003, p007 en p008.

De gebruikte rekenprogrammatuur (Geomilieu) biedt niet de mogelijkheid om het afschermend effect van een overstekend gebouwdeel te modelleren. Om de afschermende werking van de overstekende galerijen wel te betrekken in de bepaling van de geluidbelasting is de schermwerking handmatig uitgerekend. Dit conform de rekenregels van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Het berekende schermeffect is als bronreductie ingevoerd in het rekenmodel.

De bepaalde schermwerking en de rekenresultaten zijn in bijlage 4 toegevoegd. Hiermee is aangetoond dat overal een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) vanwege industrielawaai mogelijk is. Voor de verdere berekeningen en de aan te vragen hogere waarden is voor de betreffende beoordelingspunten (111 t/m 117) uitgegaan van de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A).

Resultaten

De maatgevende geluidbelastingen op de gevels van het plan zijn opgenomen in tabel 4.1. In bijlage 4 zijn de volledige resultaten opgenomen.

Tabel 4.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de HWC.

Beoordelingspunten	Geluidbelasting $L_{Ar,Lt}$ [dB(A)]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	55	55	55	55	55
▪ Blok B	50	53	54	54	55
▪ Blok C	-	51	-	-	-
▪ Blok D	51	53	53	53	52
▪ Blok E	49	49	49	48	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 4.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen. In bijlage 5 is aangegeven waar de dove gevels toegepast dienen te worden.

Opmerking: Ook zijn de geluidbelastingen op de daken van de verschillende bouwblokken bepaald. Omdat dit blinde/dove geveldelen betreffen, hoeft deze geluidbelasting niet getoetst te worden. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels en het binnenniveau in de appartementen zijn deze geluidbelastingen bepaald.

4.1 MAATREGELEN INDUSTRIELAWAAI

Omdat de geluidbelasting vanwege de HWC op de gevels van de woningen van het plan hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen te worden.

Maatregelen aan de bron

De HWC is een inrichting op een gezoneerd industrieterrein. De geluidproductie van de HWC is enerzijds vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Bij vergunningverlening wordt de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging meegenomen. Er mag vanuit gegaan worden, omdat de vergunning verleend is, dat de inrichting op zijn stilste kunnen in bedrijf is. Het treffen van maatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.

Daarnaast betreft de bron een gezoneerd industrieterrein. De toekomstige geluidemissie van het industrieterrein wordt beperkt door de in het bestemmingsplan vastgelegde zone. Het industrieterrein heeft hiermee de potentie om zoveel geluid te emitteren zodat de geluidzone opgevuld wordt. De gemeente wil met het realiseren van het bouwplan niet dat deze maximaal mogelijke geluidemissie van de HWC wordt verlaagd en daarmee de toekomstige bedrijfsvoering van de HWC beperken.

Maatregelen in de overdracht

Maatregelen in de overdracht betreffen een geluidscherm of -wal. Het plangebied is echter zo dicht op de HWC gelegen dat het treffen van dergelijke maatregelen niet mogelijk is. In de opzet van het plan is echter wel rekening gehouden met de afscherming van het geluid van de HWC naar de appartementen van het plan door de positionering en de hoogte van blok A. Blok A Heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan. Daarnaast zijn de schoorstenen (hoogte 41 meter) maatgevende bronnen van de HWC. Er kan geen doelmatige afscherming gerealiseerd worden (behalve de overstekken van de galerijen van de noordgevel van Blok A) om het geluid van deze bronnen af te schermen.

Maatregelen bij de ontvanger

Uit de berekeningen blijkt dat enkele appartementen van Blok A een hogere geluidbelasting ondervinden dan 55 dB(A). Dit betreffen de oost- en westgevel van de appartementen op de 7^{e} verdieping. Voorgesteld wordt om deze gevels doof, zonder te openen delen, uit te voeren. Ter plaatse van de noord- en zuidgevels van deze appartementen wordt voldaan aan respectievelijk de maximale- en de voorkeursgrenswaarde. Hiermee is het woon- en leefklimaat voldoende gegarandeerd ondanks het toepassen van een dove gevel. Zie ook paragraaf 6.4 ten aanzien van het binnenniveau in de appartementen en het laag frequent geluid.

5 PARKEREN

De gemeente Utrecht heeft verzocht om ook de geluidbelasting vanwege vervoersbewegingen binnen het plangebied, van en naar de parkeerplaatsen, inzichtelijk te maken. Conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI, 1999) en in aansluiting op de Circulaire inzake indirecte hinder is de geluidbelasting op de gevels van de appartementen bepaald. De invoergegevens en de rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 8. In tabel 5.1 zijn de meest maatgevende geluidbelastingen opgenomen.

Tabel 5.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. parkeren.

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{Aeq} [dB(A)]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	46	46	45	44	40
▪ Blok B	45	46	45	44	44
▪ Blok C	-	39	-	-	-
▪ Blok D	50	53	52	51	50
▪ Blok E	51	55	51	49	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege het parkeren ten hoogste 55 dB(A) bedraagt. De geluidbelasting vanwege deze geluidbron valt niet onder wet- en regelgeving. Aan de hand van bijvoorbeeld de Circulaire inzake indirecte hinder kan wel gesteld worden dat de geluidbelastingen ter plaatse van blok D en E hoger zijn dan de richtwaarde van 50 dB(A), maar lager dan de maximale waarde van 65 dB(A).

Maatregelen

Behoudens door te bevorderen dat de personenauto's rustig rijden en het advies om een gladde bestrating aan te brengen, zijn er geen andere bronmaatregelen te treffen om de geluidemissie te beperken. Ook het treffen van maatregelen in de overdracht, zonder het stedenbouwkundig plan te wijzigen, zijn ter plaatse van de maatgevende beoordelingspunten niet te treffen. Aanbevolen wordt om de geluidbelasting van het parkeren op te nemen in de cumulatieve geluidbelasting voor het bepalen van de geluidwering van de gevels.

6 HOGERE WAARDEN

De gemeente Utrecht kiest voor criteria die aansluiten bij de bestaande criteria (bijv. Besluit geluidhinder). Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van de bestaande woningen in Utrecht hebben. Onderstaand zijn de criteria gegeven die voor de onderhavige situatie van toepassing zijn:

- Er is sprake van grondgebondenheid van een deel van de woningen;
- De woningen zijn allen voorzien van een geluidluwe gevel. Voor enkele woningen is een aanvullende bouwkundige oplossing noodzakelijk om deze geluidluwe gevel te realiseren.

6.1 VOORWAARDEN AAN DE HOGERE WAARDE

De gemeente wil zich inzetten voor een leefbare situatie door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere grenswaarden. De voorwaarden zijn:

- Geluidluwe gevel: De woning heeft tenminste één gevel met een lager geluidniveau. Het geluidniveau op die gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen.
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
- Buitenruimte: Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde. Het geluidniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Conclusie

Voor de onderhavige nieuwbouwlocatie (Blok A t/m E) wordt grotendeels aan de bovenstaande criteria voldaan. Voor enkele appartementen dienen aanvullende voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel te realiseren. In bijlage 5 is een overzicht van geluidbelaste en geluidluwe gevels opgenomen. In bijlage 6 zijn voorstellen voor bouwkundige voorzieningen opgenomen teneinde de geluidluwe gevels te realiseren.

Zoals uit de resultaten van het industrielawaai-onderzoek blijkt wordt de maximaal toelaatbare grenswaarde (van 55 dB(A)) overschreden ter plaatse van een aantal appartementen. In bijlage 5 zijn deze gevels tevens aangegeven. Ter plaatse van deze punten dient de gevel doof uitgevoerd te worden of er dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden zodat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde (van 50 dB(A)) of aan een vergunbare hogere waarde van ten hoogste 55 dB(A).

NB Een dove gevel betreft een gevel zonder te openen delen.

6.2 SAMENLOOP VAN GELUID

Op basis van artikel 110f Wgh dient de samenloop van geluid beoordeeld te worden. Op basis van de bepaalde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (inclusief aftrek) en industrielawaai van de HWC en het parkeren (in wegverkeerslawaai equivalent) is de cumulatie van het geluid opnieuw bepaald. Op deze wijze is de cumulatieve geluidbelasting te vergelijken met de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeerslawaai. Deze gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 58 dB. Deze geluidbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB voor wegverkeerslawaai. Daarnaast voldoet het plan aan het gemeentelijk geluidbeleid worden de appartementen voorzien van geluidluwe gevels. Hiermee is er geen sprake van een onacceptabele samenloop van geluid.

6.3 VERZOEK TOT VASTSTELLING HOGERE WAARDEN

In situaties waar nieuw te bouwen appartementen een geluidbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst onderzocht te worden of deze geluidbelasting gereduceerd kan worden door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Op basis van de uitgangspunten conform de geluidnota en conclusies in bovengenoemde paragraven is vastgesteld dat maatregelen aan de bron (weg of HWC) niet effectief zijn. Overdrachtsmaatregelen hoeven niet onderzocht te worden, omdat er niet voldaan wordt aan de criteria conform de geluidnota danwel niet effectief zijn. Blok A van het plan heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan.

Op basis van het bovenstaande worden burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht verzocht hogere grenswaarden vast te stellen ten gevolge van wegverkeers- en industrielawaai. In bijlage 7 is aangegeven waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor derhalve een hogere waarde wordt verzocht.

6.4 GELUIDWERING VAN DE GEVELS

Indien deze hogere waarden worden vastgesteld, dienen ten aanzien van de geluidwering van de gevels zodanig maatregelen te worden getroffen, dat er voor zorg gedragen wordt dat de geluidbelasting binnen de verblijfsgebieden bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB (cumulatief, frequentiespectrum voor wegverkeerslawaai). Voor het bepalen van de geluidwerende voorzieningen dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (exclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh), industrielawaai en de geluidbelasting vanwege het parkeren. Deze resultaten worden in bijlage 9 getoond.

6.4.1 LAAG FREQUENT GELUID

Het geluid afkomstig van de HWC heeft een laag frequent karakter. Zoals uit het overzicht in bijlage 9 blijkt, waar de geluidbelasting spectraal is opgenomen, is met name de 63 Hz octaafband maatgevend voor de geluidbelasting op de gevels.

Wanneer de geluidwering van de gevels bepaald wordt conform de NEN 5077 worden alleen de octaafbanden 125 Hz tot en met 2 kHz in beschouwing genomen. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels dient ook de 63 Hz octaafband in de berekening betrokken te worden. Dus het binnenniveau in de woningen dient inclusief de deelbijdrage van de 63 Hz octaafband te voldoen aan 35 dB(A).

Aan bijlage 4 is de geluidbelasting vanwege de HWC per octaafband toegevoegd. In bijlage 10 is een memo toegevoegd met de beoordeling van het laagfrequente geluid voor het meest geluidbelaste appartement.

7 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Door Aveco de Bondt bv is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Uit het voorliggend onderzoek blijkt dat:

- ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;

- ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Voor blok E wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
  Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen;

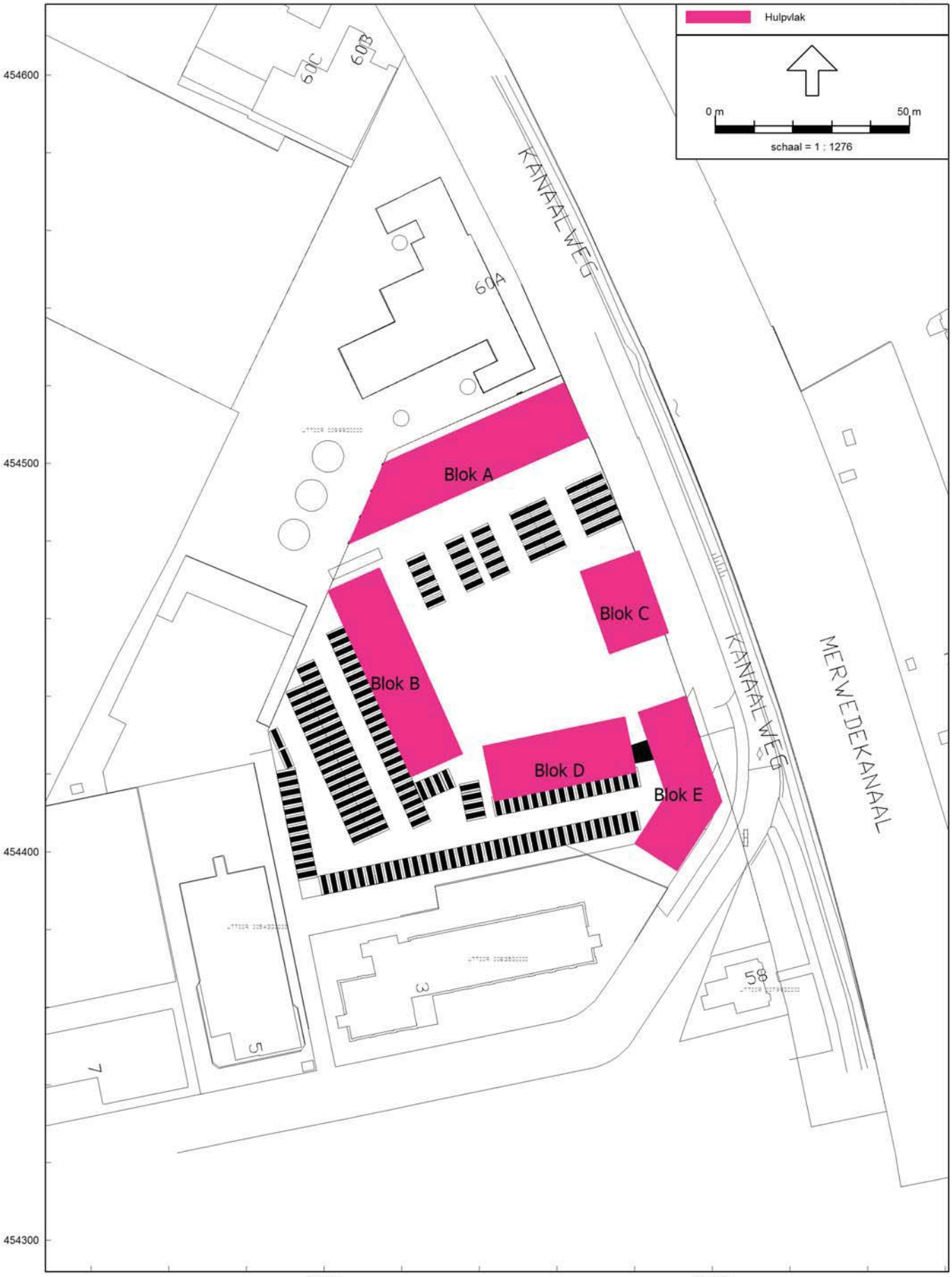
- maatregelen aan de bron, voor zowel wegverkeerslawaai en industrielawaai, niet mogelijk zijn. Conform het gemeentelijk beleid hoeven maatregelen in de overdracht, zoals schermen of wallen, ten aanzien van wegverkeerslawaai niet nader onderzocht te worden. Ten aanzien van industrielawaai is het plan zo ontworpen dat bouwblok A zo veel mogelijk het geluid naar de appartementen van het plan afschermt;

- de appartementen van het plan grotendeels voorzien van zijn van geluidluwe gevels. Ter plaatse van enkele appartementen dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel ter realiseren;

- bij het verlenen van de aangevraagde hogere waarden geluidwerende voorzieningen bepaald dienen te worden teneinde een binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen. Hierbij dient extra aandacht geschonken te worden aan het laagfrequente karakter (63 Hz) van het geluid van de HWC en de hinderbeleving in de woning;

De gemeente Utrecht wordt, op basis van bovenstaande motivering, verzocht de aangevraagde hogere waarden te verlenen.

Bijlage 1: Situatie

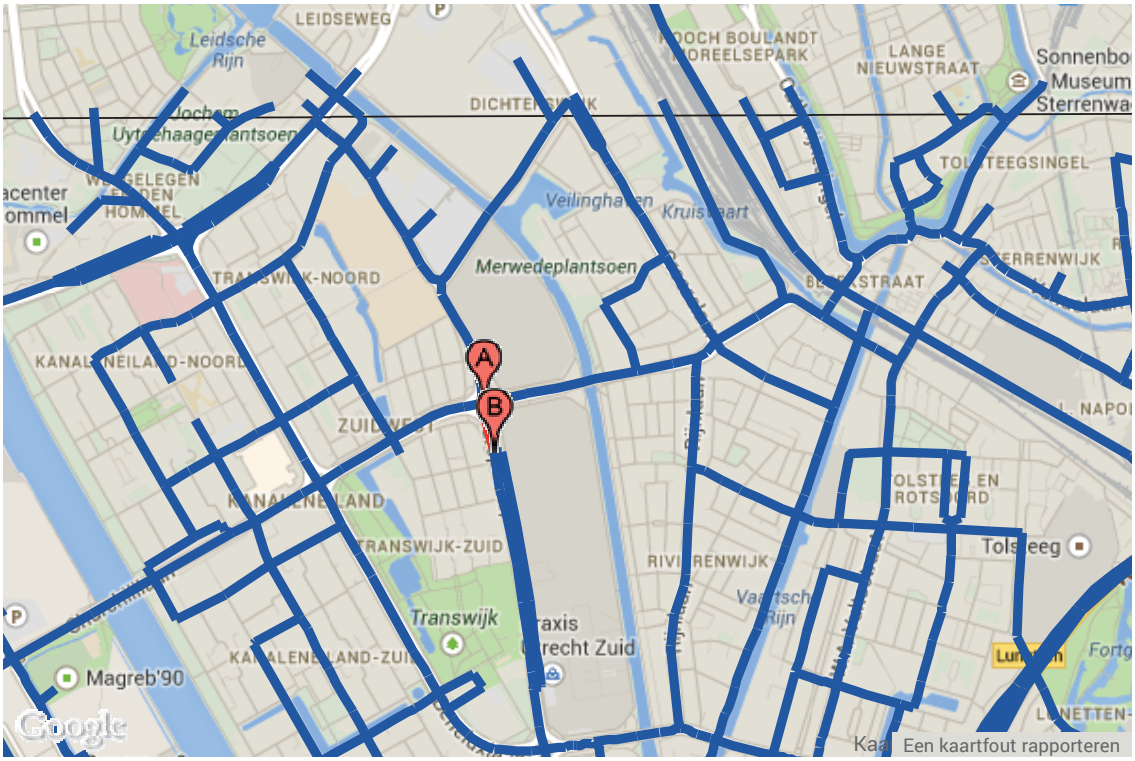


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - plaatje bijlage 1] , Geomilieu V2.30

situatie

Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel

Millieu_2024_vru31u

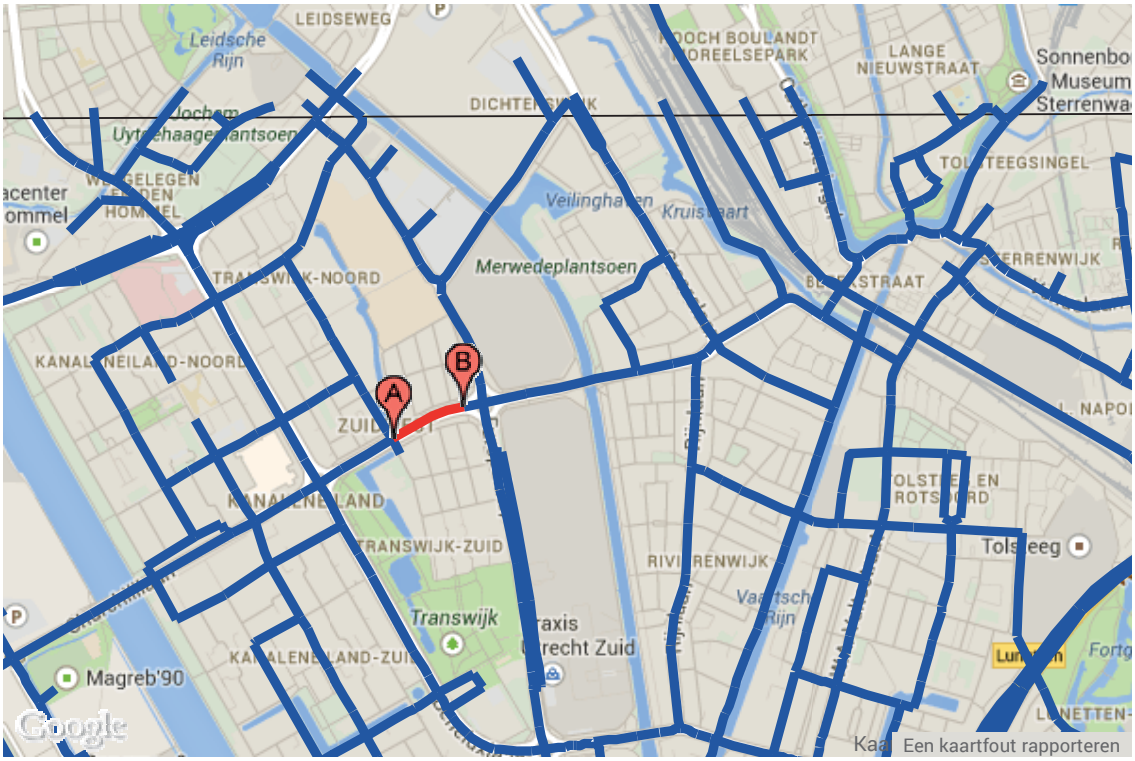


europalaan
undefined
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	93,2	97,0	93,6	95,5	96,5	92,8
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,8	5,6
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9
bussen/uur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6

Millieu_2024_vru31u

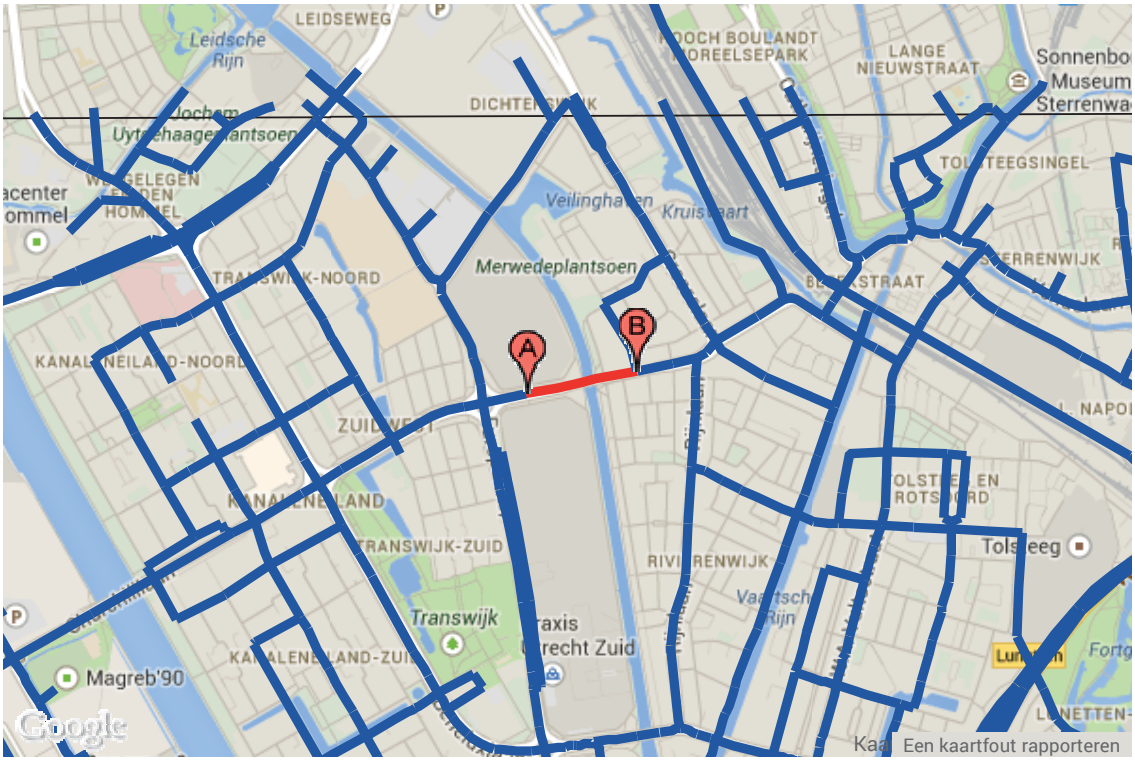


Koningin Wilhelminalaan
undefined
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	13.421	7.011	5.486	1.005	520	6.410	4.971	950	489
licht	12.897	6.716	5.254	975	487	6.181	4.790	927	464
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
bussen/uur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3

Millieu_2024_vru31u

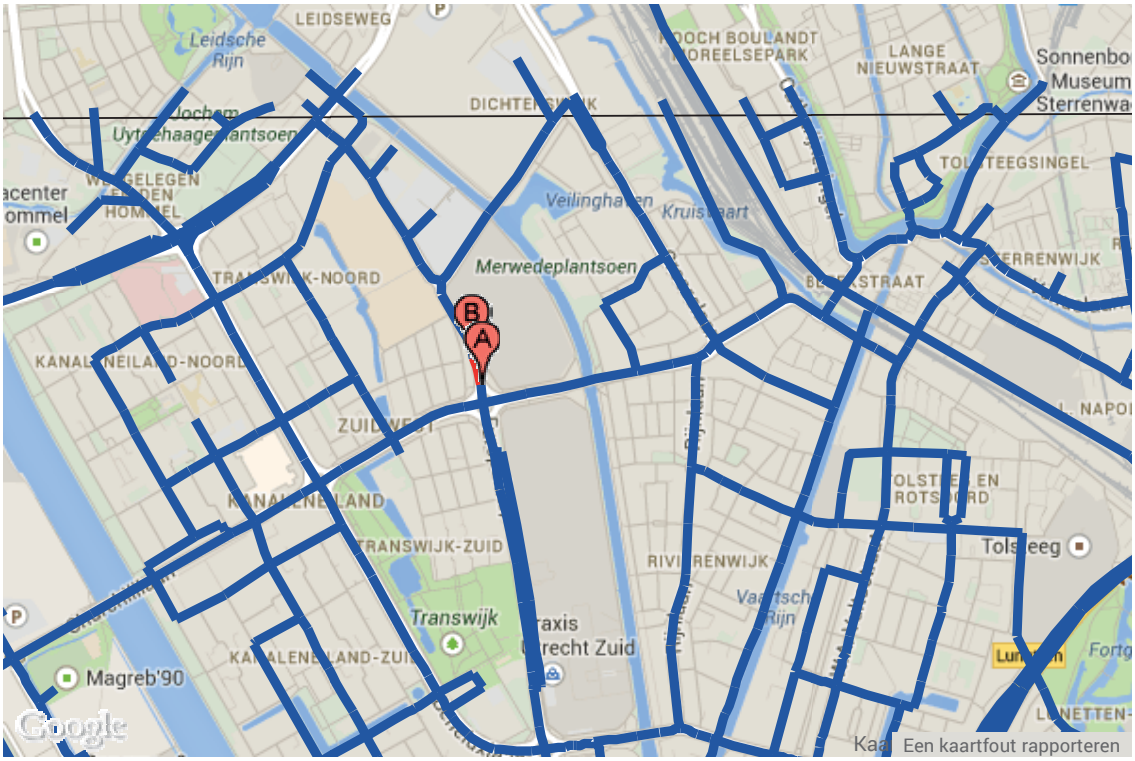


Balijelaan
undefined
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	18.518	10.929	8.686	1.485	758	7.589	5.510	1.371	708
licht	17.799	10.558	8.371	1.458	729	7.241	5.240	1.334	667
middelzwaar	492	255	214	20	21	237	181	27	29
zwaar	227	116	101	7	8	111	89	10	12
bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	95,1	97,3	94,2
middelzwaar %	2,5	1,3	2,8	3,3	2,0	4,1
zwaar %	1,2	0,5	1,1	1,6	0,7	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,1	4,5	1,2
bussen/uur	1,3	1,0	0,3	1,0	1,0	0,3

Millieu_2024_vru31u



Overste den Oudenlaan
undefined
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	16.812	7.787	6.006	1.172	609	9.025	6.910	1.401	714
licht	16.187	7.448	5.752	1.131	565	8.739	6.674	1.377	688
middelzwaar	447	238	176	30	32	209	171	18	20
zwaar	178	101	78	11	12	77	65	6	6
bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	96,5	92,8	96,6	98,3	96,4
middelzwaar %	2,9	2,6	5,3	2,5	1,3	2,8
zwaar %	1,3	0,9	2,0	0,9	0,4	0,8
uur %	6,4	3,8	1,0	6,4	3,9	1,0
bussen/uur	42,0	23,3	7,1	41,7	24,0	7,5

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.144	221	1.048	337	539	1.718	276	143	2.041	205	998	324	514	1.641	267	134	75	10	39	7	19	57	7	8	27	5	10	6	6	20	2	2

Verdeling welke van toepassing is op verdeling intensiteiten op Kanaalweg en parallelwegen

Legenda

mvt	motorvoertuigen
etm	0 - 24 uur
os	7 - 9 uur
rd	9 - 16 uur
as	16 - 18 uur
rn	18 - 7 uur
dag	7 - 19 uur
avond	19 - 23 uur
nacht	23 - 7 uur

Bovenstaande verdeling toepassen op:

0,583 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
1.250	129	611	196	314	1.002	161	84	1.190	120	582	189	300	956	156	78	44	6	23	4	11	33	4	4	16	3	6	3	4	12	1	1

Kanaalweg 1.250 mvt per etmaal

0,9328 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.000	206	977	314	503	1.602	258	134	1.904	192	931	302	479	1.530	249	125	70	10	37	6	18	53	7	7	25	5	10	5	6	19	2	2

Parallelwegen Overste den Oudenlaan en Kon. Wilhelminalaan

Intensiteiten project Wilhelminawerf 2024

Europalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				10884
uur percentage	6,1%	1,4%	0,8%	
lv	90,1%	93,4%	89,3%	
mv	8,4%	6,1%	9,4%	
zv	1,5%	0,6%	1,3%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	9860	7227	1755	878	2756	959	480	4471	796	398
mv	393	294	48	51	144	25	27	150	23	24
zv	141	117	11	13	56	5	6	61	6	7
bussen	490	383	66	41	182	33	20	201	33	21
	10884	8021	1880	983	3138	1022	533	4883	858	450

Kon. Wilhelminalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				14280
uur percentage	6,5%	3,7%	1,0%	100,0%
lv	90,4%	91,2%	87,3%	
mv	8,4%	8,1%	11,1%	
zv	1,2%	0,7%	1,6%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	12897	10044	1902	951	5254	975	487	4790	927	464
mv	359	280	38	41	155	22	24	125	16	17
zv	165	133	15	17	77	8	9	56	7	8
bussen	859	648	131	80	318	64	38	330	67	42
	14280	11105	2086	1089	5804	1069	558	5301	1017	531

Balijelaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18557
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	17799	13611	2792	1396	8371	1458	729	5240	1334	667
mv	492	395	47	50	214	20	21	181	27	29
zv	227	190	17	20	101	7	8	89	10	12
bussen	39	27	8	4	15	4	2	12	4	2
	18557	14223	2864	1470	8701	1489	760	5522	1375	710

Overste den Oudenlaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18092
uur percentage	6,4%	3,8%	1,0%	100,0%
lv	89,3%	90,8%	88,9%	
mv	9,7%	8,6%	9,9%	
zv	1,0%	0,6%	1,3%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	16187	12426	2508	1253	5752	1131	565	6674	1377	688
mv	447	347	48	52	176	30	32	171	18	20
zv	178	143	17	18	78	11	12	65	6	6
bussen	1280	1004	189	87	504	93	57	500	96	30
	18092	13920	2762	1410	6510	1265	666	7410	1497	744

ROTONDE (=1/2 Balijelaan)	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				9278,5
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv										
mv										
zv										
bussen										

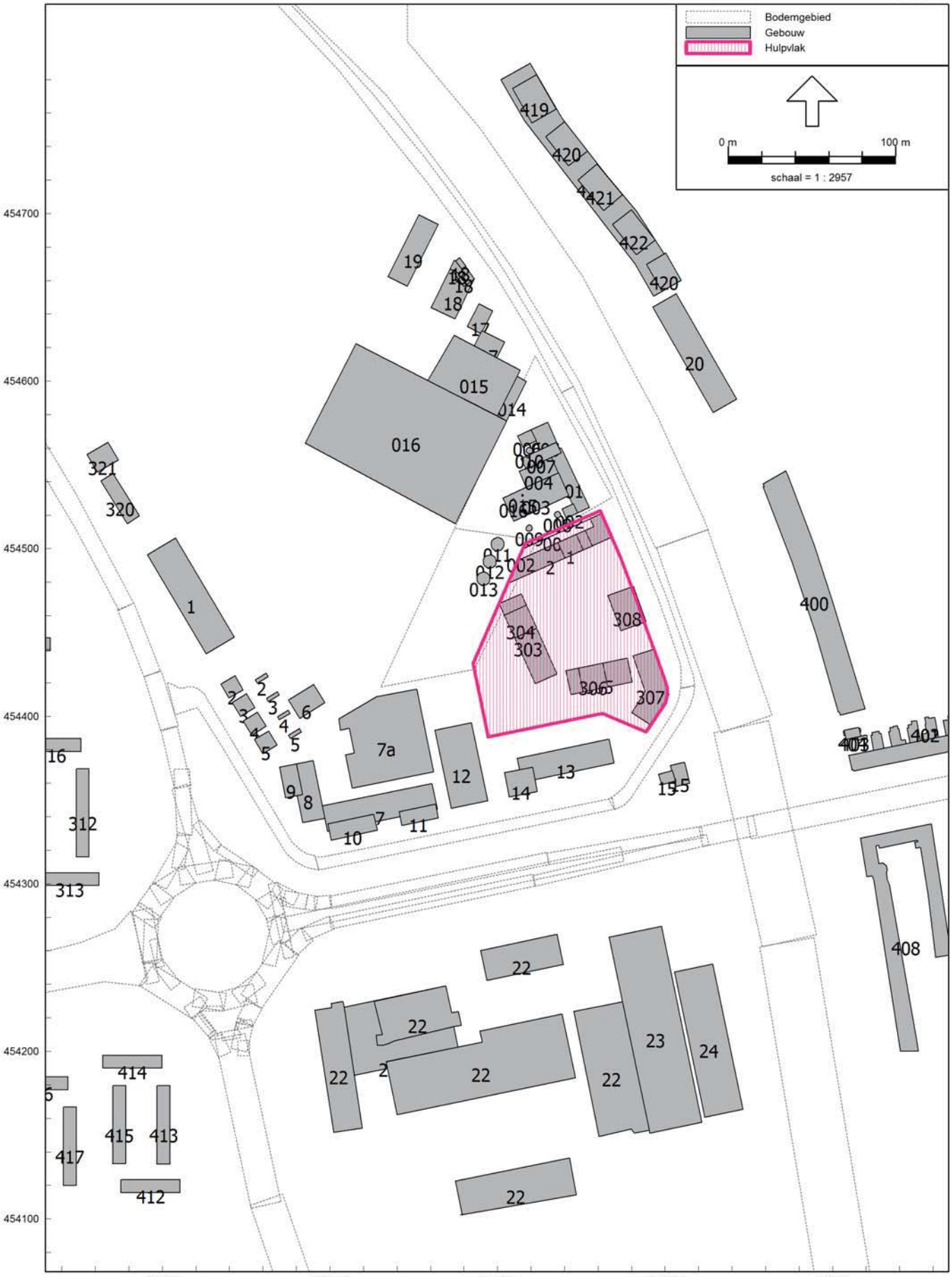
Kanaalweg	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				~~1250~~
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
~~mvt~~										
lv		1641	267	134						
mv		57	7	8						
zv		20	2	2						
bussen		0	0	0						
	2138	1718	276	144						

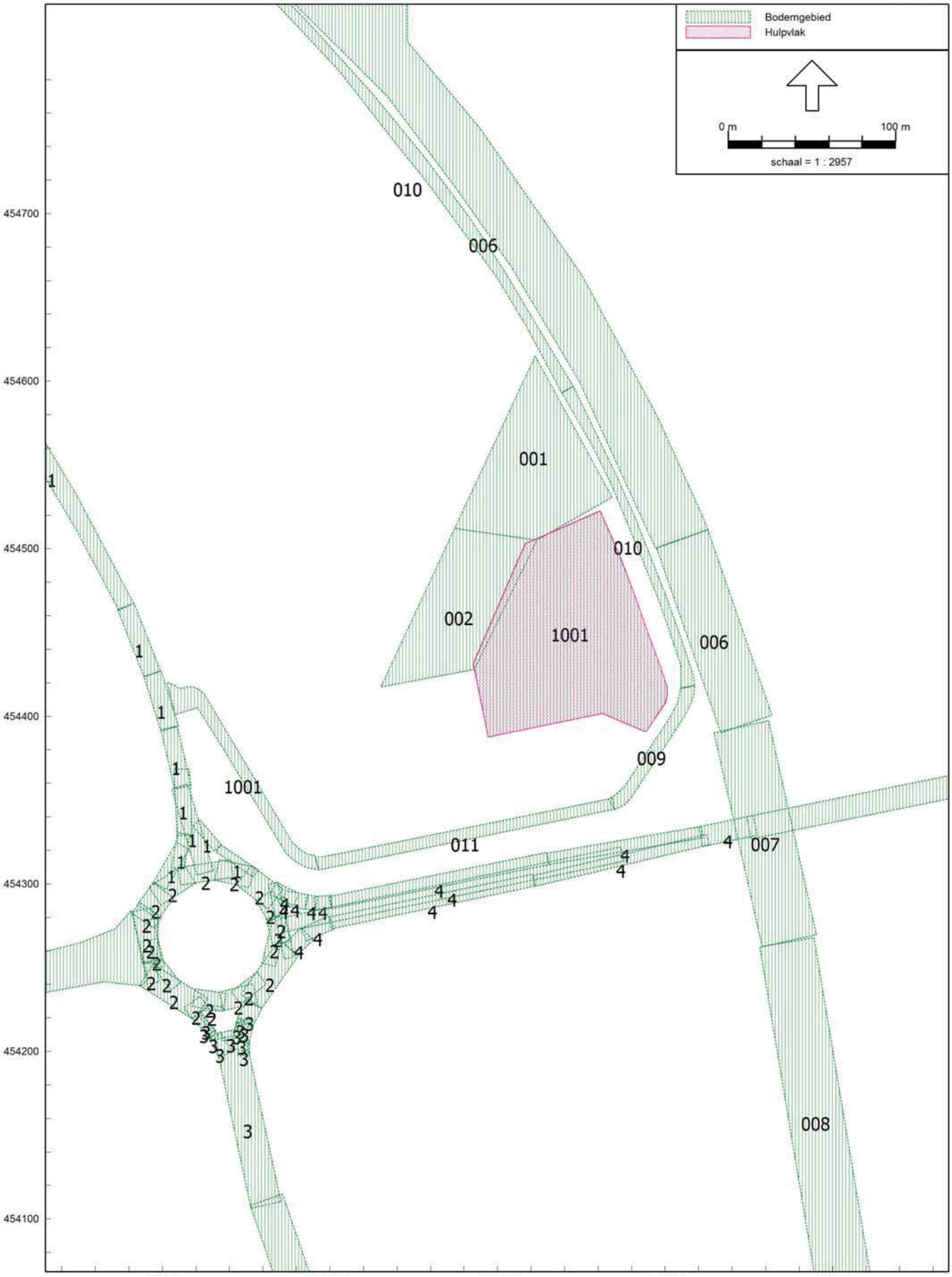
iom met gemeente d.d. 10 feb gereduceerd naar 500 mvt/etm

Parallelweg OdO/KW	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				2000
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

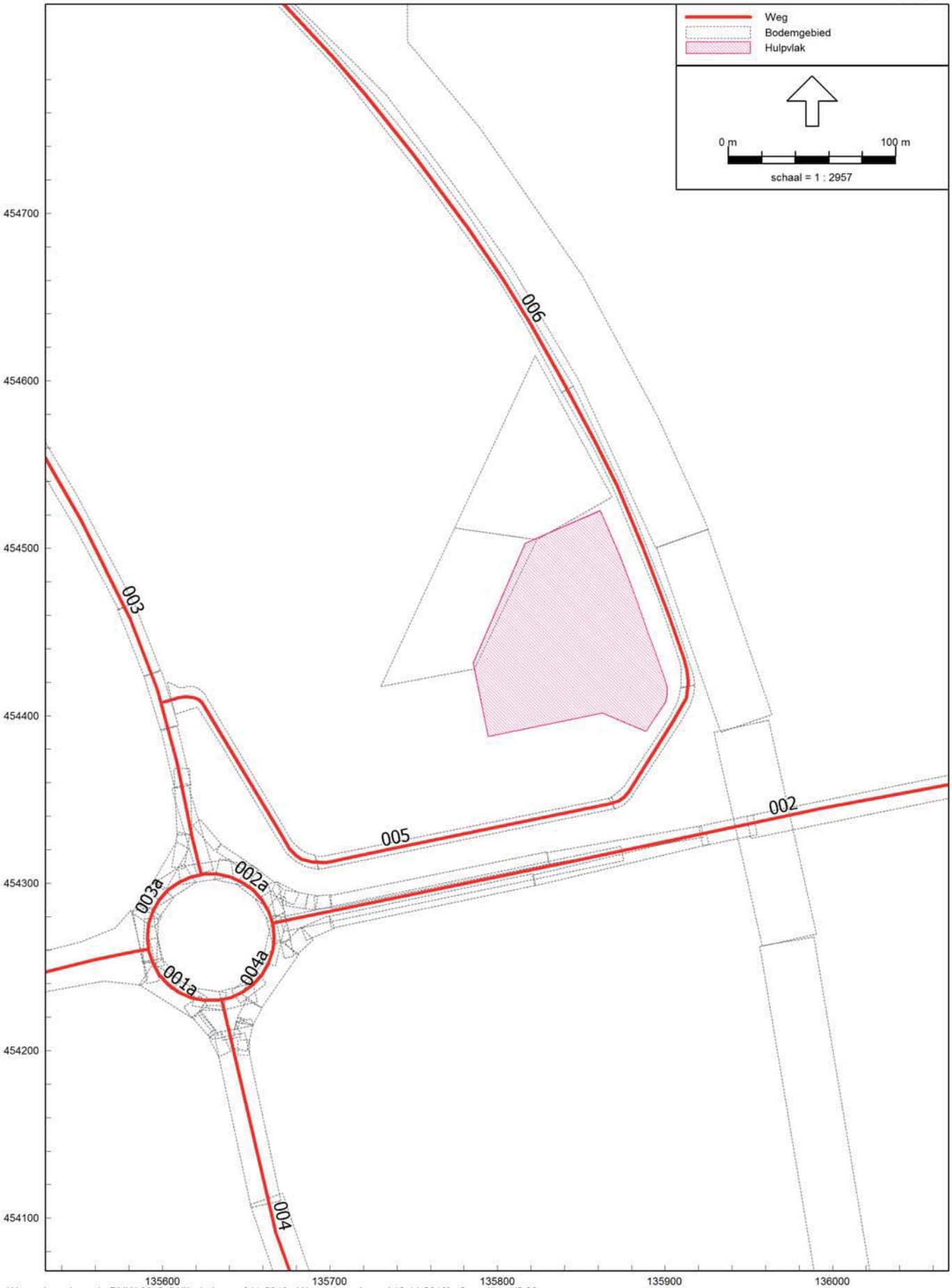
	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv		1641	267	134						
mv		57	7	8						
zv		20	2	2						
bussen		0	0	0						
	2138	1718	276	144						



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

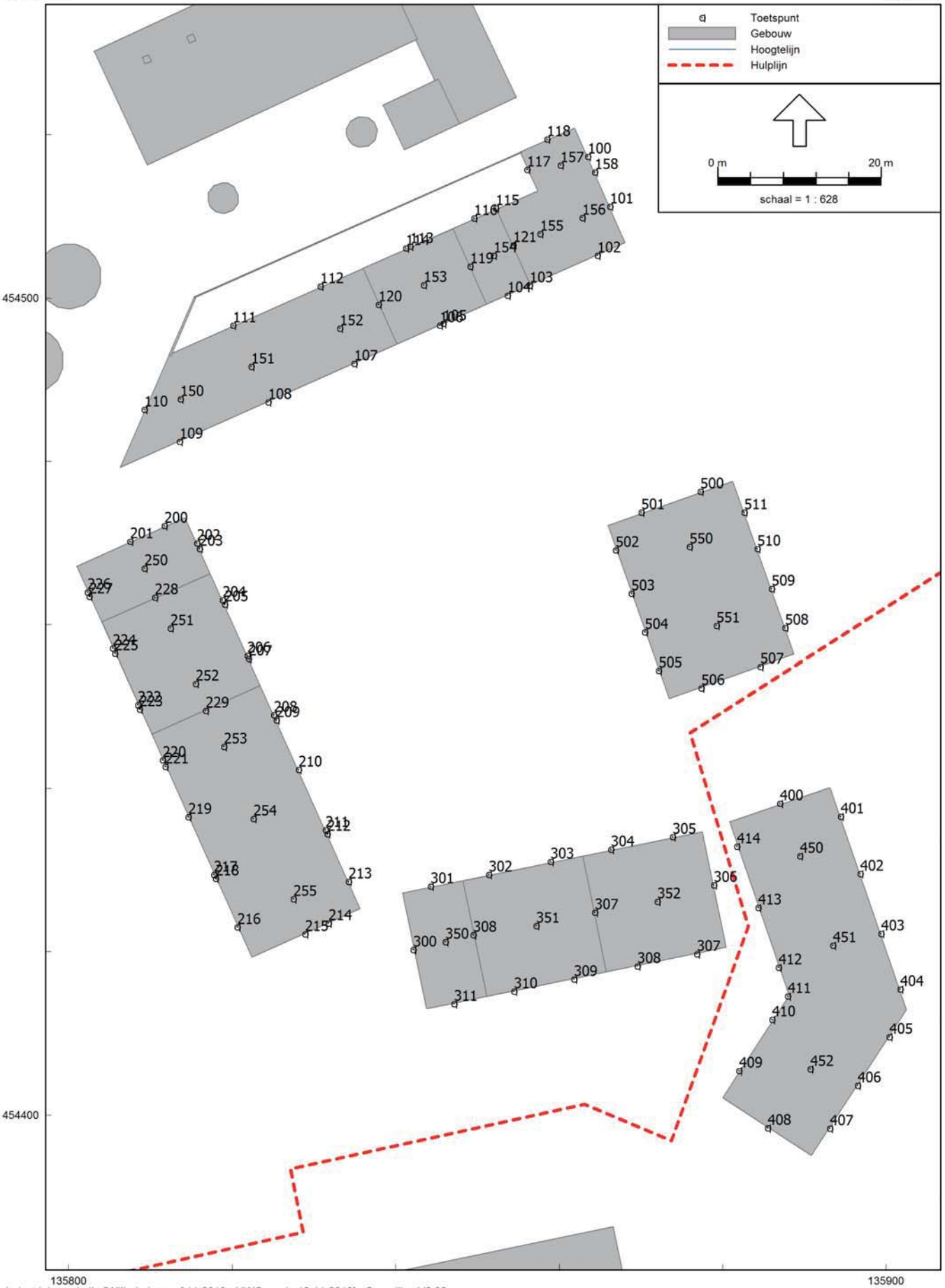


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

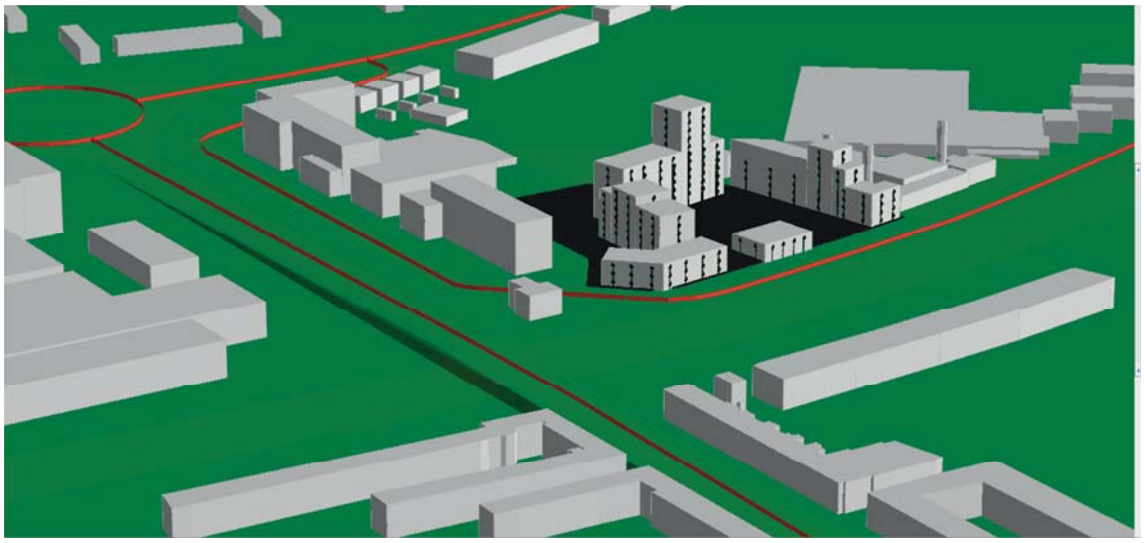


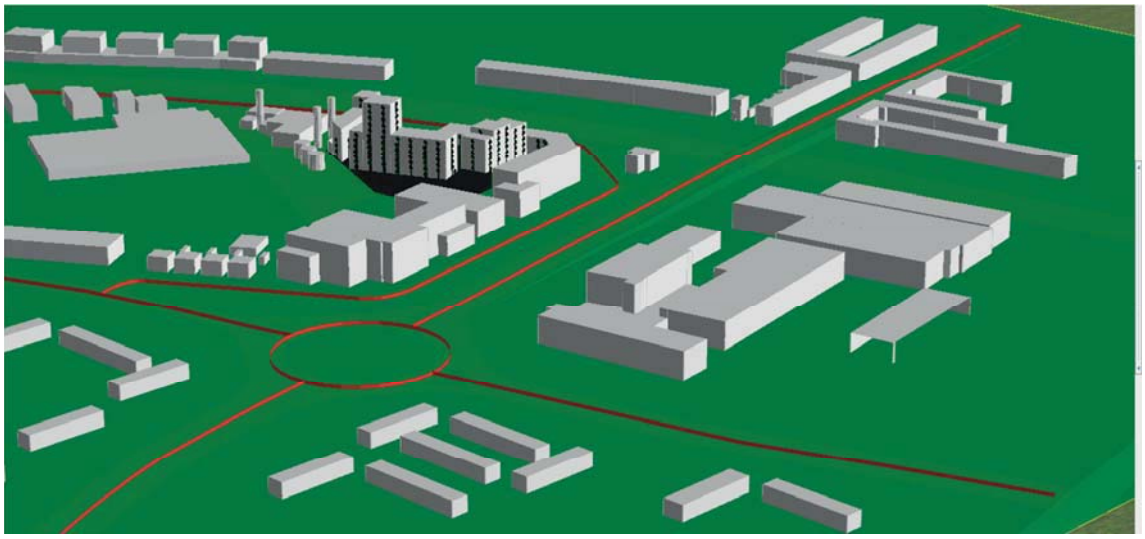
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

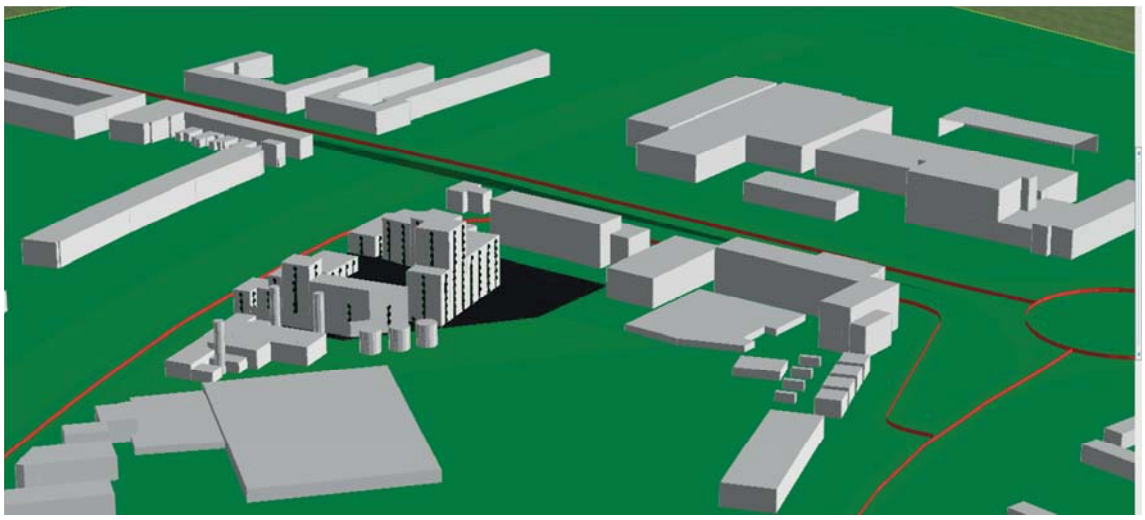
invoergegevens



Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - HWC versie 12-11-2013] , Geomilieu V2.62







Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
100	APP 1-10-21-32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
101	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
102	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
103	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
104	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
105	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
106	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
107	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
108	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
109	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
110	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
111	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
112	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
113	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
114	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
115	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
116	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
117	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
118	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
119	APP 59-61	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
120	APP 60-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
121	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
150	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
151	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
152	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
153	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
154	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
155	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
156	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
157	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
158	Blok A A3.41, slaapkamer	Relatief	10,50	--	--	--	--	--	Ja
200	Blok B - # 1 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
201	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
202	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
203	Blok B - # 39 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
204	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
205	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
206	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
207	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
208	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
209	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
210	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
211	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
212	Blok B - # 44 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
213	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
214	Blok B - # 3 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
215	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
216	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
217	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
218	Blok B - # 44 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
219	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
220	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
221	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
222	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
223	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
224	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
225	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
226	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
227	Blok B - # 39 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
228	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
229	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
250	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
251	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
252	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
253	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
254	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
255	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
300	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
301	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
302	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
303	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
304	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
305	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
306	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
307	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
307	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
308	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
308	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
309	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
310	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
311	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
350	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
351	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
352	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
400	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
401	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
402	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
403	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
404	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
405	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
406	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
407	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
408	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
409	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
410	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
411	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
412	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
413	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
414	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
450	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
451	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
452	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
500	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
501	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
502	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
503	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
504	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
505	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
506	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
507	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
508	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
509	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
510	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
511	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
550	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
551	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	kantoor	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
014	woning	3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
015	woning	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	loods	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
308	Blok C	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
307	Blok E	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
312	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
313	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
314	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
315	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
316	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
317	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
318	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
319	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
320	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
321	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7a	Parkeergarage	2,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
400	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
401	Woningen	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
402	Woningen	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
403	Woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
404	Woning	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
407	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
408	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
406	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	22,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
22		8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
410	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
411	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
412	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
413	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
414	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
415	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
416	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
417	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
418	Woningen	4,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
419	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
421	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
422	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
303	Blok B	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
304	Blok B	36,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
305	Blok D	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
306	Blok D	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	HWC Kanaleneiland bouwdeel 1	5,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002	HWC Kanaleneiland bouwdeel 2	3,50	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
003	HWC Kanaleneiland bouwdeel 3	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
004	HWC Kanaleneiland bouwdeel 4	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
005	HWC Kanaleneiland bouwdeel 5	5,80	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
006	HWC Kanaleneiland bouwdeel 6	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
007	HWC Kanaleneiland bouwdeel 7	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
008	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
009	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
010	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
011	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
012	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
013	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
015	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		24,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
5	Balijelaan	0,00
006	water	0,00
007	water	0,00
008	water	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
009	kanaalweg	0,00
010	kanaalweg	0,00
011	kanaalweg	0,00
1001	Kanaalweg	0,00
1001	kanaalweg 59 bodem	0,00
001	centrale	0,20
002	centrale	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
008	Koningin Wilhelminalaan	0,00
006	Water	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
010	Kanaalweg	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hbron	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
006	Kanaalweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	500,00	6,70	3,20
005	Parallelweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2000,00	6,70	3,20
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003	Overste den Oudenlaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18092,00	6,40	3,80
004	Europalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10884,00	6,10	4,30
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001	Koningin Wilhelminalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	14280,00	6,50	3,70
002	Baalijelaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18557,00	6,40	3,90

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
006	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
005	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003	1,00	89,30	90,80	88,90	9,70	8,60	9,90	1,00	0,60	1,30
004	1,10	90,10	93,40	89,30	8,40	6,10	9,40	1,50	0,60	1,30
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001	1,00	90,40	91,20	87,30	8,40	8,10	11,10	1,20	0,70	1,60
002	1,00	95,70	97,50	95,00	3,00	1,90	3,70	1,30	0,60	1,40


Puntbron
Gebouw
0 m
10 m
schaal = 1 : 300
V404
V101
V105
V403
V401
V405
V406
V103
V402
V301
V102
V308
V313
V307
V104
V312
V302
V309
V311
V303
V310
V306
V304
V305

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Type	Cb(u)(D)
P001	Schoorsteen ketel 1	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P002	Schoorsteen ketel 2	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P003	Schoorsteen ketel 3	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P004	Schoorsteen ketel 4	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P005	Schoorsteen ketel 5	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P006	Schoorsteen ketel 6	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P007	Schoorsteen ketel 7	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P008	Schoorsteen ketel 8	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
V301	Oostgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V401	Oostgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V102	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V101	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V404	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V307	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V308	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V403	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V402	Westgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V309	Deur westgevel 3	2,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V304	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V306	Westgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V310	Deur zuidgevel 3	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V305	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V303	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V302	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V311	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V312	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V313	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V406	Dak ketelruimte 4	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V104	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V105	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V103	Oostgevel 1 deur	2,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V405	Westgevel 4 deur	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P001	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P002	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P003	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P004	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P005	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P006	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P007	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
P008	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
V301	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V401	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V102	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V101	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V404	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V307	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V308	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V403	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V402	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V309	4,000	8,000	34,10	50,80	51,10	45,20	57,00	63,90	54,50	51,20	39,90	65,64
V304	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V306	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V310	4,000	8,000	42,50	56,80	54,50	44,80	53,70	55,60	43,90	38,30	26,30	61,58
V305	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V303	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V302	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V033	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V036	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V035	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V034	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V037	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V038	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V039	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V040	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V311	4,000	8,000	50,00	53,90	51,50	52,20	56,60	52,80	44,30	36,00	22,40	61,24
V312	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V313	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V406	4,000	8,000	55,90	68,30	66,20	66,20	73,70	66,40	55,30	47,90	32,20	76,40
V104	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V105	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V103	4,000	8,000	29,70	40,00	47,00	38,50	45,90	52,60	51,80	60,60	35,70	62,02
V405	4,000	8,000	43,30	61,40	58,70	47,30	56,70	57,70	49,90	47,20	32,90	65,32

Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	29,9	27,4	22,0	31,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	30,0	27,6	22,1	31,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	29,8	27,4	21,9	31,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	18,3	16,0	11,0	19,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	29,2	26,7	21,2	30,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,2	26,7	21,3	30,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	29,0	26,5	21,1	30,2
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	18,7	16,4	11,4	20,3
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,9	24,4	33,6
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	33,5	31,0	25,7	34,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	33,7	31,3	26,0	35,0
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,0	31,5	26,2	35,3
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	33,9	31,5	26,2	35,3
104_A	APP 43-51	13,50	34,4	32,0	26,6	35,7
104_B	APP 43-51	16,50	34,9	32,5	27,1	36,2
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	35,8	33,4	27,9	37,1
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,7	33,3	27,9	37,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	36,0	33,6	28,2	37,3
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,5	34,1	28,7	37,8
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,3	34,8	29,4	38,5
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,5	36,1	30,6	39,8
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	36,0	33,5	28,1	37,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	36,7	34,2	28,8	37,9
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,8	34,3	28,9	38,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,0	34,5	29,1	38,3
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,6	32,1	26,7	35,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	36,1	33,6	28,2	37,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	36,6	34,1	28,7	37,9
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,0	32,6	27,2	36,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	36,0	33,5	28,2	37,3
109_D	APP x-20-31-42	10,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_B	APP x-20-31-42	4,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,0	35,5	30,1	39,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	40,5	38,1	32,6	41,8
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	25,8	23,3	17,9	27,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	29,0	26,5	21,1	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,8	32,3	26,8	36,0
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	37,9	35,5	29,9	39,1
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	27,2	24,7	19,3	28,5
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	30,1	27,6	22,2	31,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,4	33,9	28,4	37,6
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	29,0	26,5	21,1	30,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	30,2	24,7	33,9
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	34,3	31,8	26,3	35,5
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	35,5	33,0	27,5	36,7
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,4	34,0	28,4	37,7
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,0	35,6	30,0	39,3
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	27,1	24,6	19,2	28,4
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	29,5	27,0	21,6	30,8
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,8	32,4	26,9	36,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	36,7	34,2	28,7	37,9
116_A	APP 43-51	13,50	36,4	34,0	28,4	37,6
116_B	APP 43-51	16,50	37,3	34,9	29,3	38,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	28,0	25,5	20,1	29,3
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,6	27,1	21,7	30,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,5	35,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	36,6	34,2	28,7	37,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	30,7	28,3	22,8	32,0
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,5	24,0	33,2
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,4	35,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	34,3	31,8	26,3	35,5
119_A	APP 59-61	19,50	--	--	--	--
119_B	APP 59-61	22,50	--	--	--	--
120_A	APP 60-62	19,50	39,3	36,9	31,4	40,6
120_B	APP 60-62	22,50	41,0	38,6	33,1	42,3
121_A	APP 43-51	13,50	10,9	8,8	3,6	12,5
121_B	APP 43-51	16,50	--	--	--	--
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	37,7	35,2	29,7	38,9
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	38,0	35,5	30,0	39,2
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	37,7	35,3	29,7	38,9
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	38,9	36,5	30,9	40,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	39,7	37,2	31,7	40,9
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	40,5	38,1	32,5	41,7
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	22,5	20,0	14,9	23,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	23,2	20,8	15,7	24,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	23,7	21,5	16,2	25,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	24,2	21,9	16,7	25,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	24,5	22,3	17,0	26,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	20,6	18,0	12,6	21,8
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	24,1	21,6	16,1	25,3
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	25,6	23,1	17,9	26,9
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	26,2	23,8	18,5	27,6
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	26,5	24,0	18,8	27,8
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	26,2	23,8	18,6	27,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	21,6	19,1	13,7	22,9
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	29,1	26,7	21,2	30,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	30,8	28,4	22,8	32,1
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	31,4	29,0	23,5	32,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	23,8	21,4	16,3	25,2
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	25,6	23,5	18,2	27,2
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	26,1	23,9	18,6	27,6
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	25,7	23,6	18,2	27,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	15,7	13,3	7,8	17,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	24,7	22,2	16,7	25,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	26,4	24,0	18,4	27,6
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	27,0	24,5	19,0	28,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	26,4	24,2	18,9	27,9
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	26,6	24,4	19,1	28,1
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	28,4	26,2	20,9	29,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	28,9	26,6	21,3	30,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	28,2	26,0	20,7	29,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	14,3	12,3	7,0	15,9
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	20,9	19,0	13,5	22,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	30,2	27,9	22,5	31,6
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	31,1	28,7	23,4	32,4
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	31,7	29,3	24,0	33,1
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	30,3	28,0	22,7	31,8
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	15,3	13,2	8,0	16,9
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	21,5	19,5	14,1	23,1
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	28,3	25,8	20,4	29,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	28,5	26,0	20,6	29,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	29,2	26,7	21,3	30,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	30,4	28,0	22,7	31,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	28,5	26,1	20,9	29,9
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	21,1	19,0	13,7	22,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	29,3	27,3	21,9	30,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	29,4	26,9	21,5	30,7
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	28,7	26,3	20,9	30,0
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	29,0	26,6	21,2	30,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	28,3	25,9	20,7	29,7
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	30,6	28,5	23,3	32,2
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	32,0	29,8	24,5	33,5
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,5	30,1	24,7	33,8
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	33,9	31,5	26,1	35,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,1	31,7	26,3	35,4
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,5	33,1	27,7	36,8
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	38,7	36,3	31,0	40,1
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	40,3	37,9	32,6	41,6
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	40,1	37,7	32,4	41,5
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,8	41,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,2	41,4
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,0	43,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	42,7	40,3	34,8	44,0
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	43,6	41,2	35,8	44,9
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,7	38,2	32,8	42,0
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	39,5	37,1	31,7	40,8
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,3	41,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	41,9	39,5	34,0	43,2
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,8	40,4	34,9	44,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,7	41,3	35,8	45,0
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,8	41,3	35,9	45,0
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,3	37,8	32,3	41,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,2	37,7	32,2	41,4
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,9	41,0
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	40,4	37,9	32,4	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,1
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,6	41,2	35,7	44,9
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,5	38,1	32,6	41,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,3	37,8	32,4	41,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	40,9	38,4	33,0	42,2
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,7	40,2	34,7	43,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	44,0	41,6	36,1	45,3
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,1	42,6	37,1	46,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	45,5	43,2	37,7	46,8
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	40,7	38,2	32,8	42,0
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,2	38,7	33,2	42,4
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,6	40,1	34,6	43,8
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,3	40,8	35,4	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	44,1	41,6	36,1	45,3
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,0	42,6	37,1	46,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	45,2	42,8	37,2	46,4
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,4	43,1	37,5	46,7
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	40,4	37,9	32,4	41,6
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	40,1	37,6	32,2	41,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	41,8	39,4	33,9	43,1
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	35,9	45,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	41,1	38,7	33,2	42,4
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	41,8	39,3	33,8	43,0
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	42,1	39,7	34,1	43,3
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	42,4	40,0	34,4	43,7
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	37,1	31,6	40,8
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	40,1	37,6	32,2	41,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	38,0	32,6	41,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	40,1	37,8	32,4	41,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	40,8	38,5	33,1	42,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	35,2	32,7	27,3	36,5
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	35,2	32,8	27,4	36,5
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	35,0	32,6	27,1	36,3
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	35,7	33,3	27,9	37,0
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	37,5	35,2	29,7	38,9
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	39,1	36,8	31,4	40,5
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	23,4	20,9	15,5	24,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	24,7	22,2	16,7	25,9
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	25,0	22,5	17,0	26,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	20,6	18,1	12,6	21,8
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	23,0	20,4	15,0	24,2
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	21,3	18,7	13,4	22,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,5
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	29,2	26,7	21,3	30,5
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	25,0	22,6	17,1	26,3
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	25,6	23,1	17,6	26,8
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,7
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	27,9	25,4	20,0	29,2
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	22,1	19,6	14,2	23,3
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	25,0	22,5	17,1	26,2
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	25,4	22,9	17,4	26,7
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,6
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	24,0	21,5	16,1	25,3
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	27,4	24,9	19,5	28,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	21,1	18,6	13,2	22,3
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	23,7	21,3	15,9	25,0
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	24,4	21,9	16,7	25,7
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	26,3	23,8	18,6	27,6
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	32,0	29,6	24,4	33,4
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	25,7	23,2	18,2	27,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,5	32,0	26,6	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,5	32,0	26,7	35,8
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,1	32,7	27,4	36,4
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	34,4	31,9	26,6	35,7
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	35,1	32,7	27,3	36,4
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	40,9	38,7	33,2	42,3
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	32,8	30,3	25,0	34,1
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,0	30,6	25,2	34,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,7	32,3	27,0	36,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	34,3	31,8	26,5	35,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	35,7	33,2	27,9	37,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	32,9	30,4	25,1	34,2
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	33,2	30,7	25,4	34,5
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	34,7	32,3	27,0	36,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	36,4	34,0	28,7	37,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,3	36,9	31,6	40,6
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	33,2	30,7	25,3	34,5
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	33,5	31,1	25,8	34,9
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,3	32,8	27,5	36,6
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,5	33,1	27,8	36,9
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	37,5	35,1	29,8	38,9
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,9	37,6	32,2	41,3
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	32,7	30,2	24,9	34,0
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	33,1	30,7	25,4	34,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	36,2	33,9	28,6	37,6
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	38,2	36,0	30,6	39,7
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	24,0	21,5	16,1	25,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	27,9	25,4	19,9	29,1
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	28,2	25,7	20,2	29,5
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	30,7	28,4	23,2	32,2
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	31,5	29,1	23,9	32,9
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	31,6	29,2	24,0	33,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,0	28,6	23,5	32,4
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,8	29,4	24,2	33,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	31,9	29,5	24,3	33,3
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	32,3	29,8	24,7	33,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	32,5	30,1	24,9	33,9
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	33,0	30,5	25,3	34,4
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,4	33,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	32,6	30,1	25,0	34,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	33,2	30,7	25,6	34,6
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	31,9	29,4	24,2	33,2
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	33,9	31,4	26,1	35,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	34,6	32,2	26,9	35,9
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,3	33,3
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,0	31,6	26,3	35,3
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	30,4	27,9	22,8	31,8
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	31,2	28,8	23,6	32,6
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,2	31,8	26,5	35,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,3	30,8	25,4	34,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	33,1	30,7	25,3	34,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	33,6	31,2	25,7	34,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	33,4	31,0	25,5	34,7
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	28,8	26,3	21,1	30,1
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	30,0	27,5	22,2	31,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	30,9	28,4	23,1	32,2
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	32,9	30,4	25,0	34,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	32,6	30,2	24,8	33,9
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	32,5	30,0	24,6	33,8
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	32,9	30,5	25,1	34,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	26,4	23,9	18,6	27,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	26,4	23,9	18,7	27,7
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	26,7	24,2	19,0	28,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	24,9	22,4	17,1	26,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	24,6	22,1	16,8	25,9
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	24,5	22,0	16,8	25,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	25,4	22,9	17,5	26,7
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	27,8	25,4	19,9	29,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	25,5	23,0	17,8	26,8
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	29,6	27,2	21,8	30,9
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,4	22,9	17,7	26,8
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	27,7	25,4	20,2	29,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	26,8	24,4	19,3	28,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	28,4	25,9	20,5	29,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	21,9	19,5	14,4	23,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	27,7	25,3	19,9	29,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	46,5	43,1	37,5	47,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	46,4	43,0	37,5	47,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,5	43,1	37,5	47,1
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	39,2	33,6	43,2
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,9	39,5	34,0	43,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,8	39,5	33,9	43,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,5	39,1	33,5	43,2
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	40,0	36,6	31,0	40,6
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,9	37,5	31,9	41,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,0	37,6	32,0	41,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	40,8	37,4	31,9	41,5
104_A	APP 43-51	13,50	40,2	36,8	31,2	40,9
104_B	APP 43-51	16,50	40,3	36,8	31,3	40,9
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,9	35,5	30,0	39,6
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	39,1	35,7	30,1	39,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	38,8	35,4	29,9	39,5
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	39,0	35,6	30,0	39,7
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,1	35,7	30,2	39,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,9	35,5	29,9	39,6
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	35,7	32,3	26,7	36,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,0	33,5	28,0	37,6
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	37,2	33,8	28,2	37,8
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,3	33,9	28,3	38,0
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,3	30,9	25,3	34,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	35,1	31,7	26,2	35,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	35,7	32,3	26,7	36,3
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,9	32,5	26,9	36,5
109_B	APP x-20-31-42	4,50	33,4	30,0	24,5	34,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,7	31,3	25,8	35,4
110_B	APP x-20-31-42	4,50	25,7	22,3	16,8	26,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	27,6	24,2	18,6	28,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	28,8	25,4	19,8	29,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	18,4	15,0	9,6	19,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	22,4	18,9	13,6	23,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	28,1	24,7	19,1	28,7
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	31,0	27,6	22,0	31,7
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	19,4	15,9	10,5	20,0
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	23,7	20,2	14,8	24,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	29,8	26,4	20,9	30,5
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	33,9	30,5	25,0	34,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	24,6	21,1	15,7	25,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	29,3	23,7	33,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,6	34,2	28,6	38,3
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	37,7	34,3	28,7	38,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,6	34,2	28,6	38,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	37,5	34,1	28,5	38,2
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	20,4	16,9	11,5	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	24,3	20,8	15,4	25,0
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	35,8	32,4	26,8	36,5
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	37,4	34,0	28,4	38,1
116_A	APP 43-51	13,50	38,1	34,7	29,1	38,7
116_B	APP 43-51	16,50	38,3	34,9	29,3	38,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	20,2	16,7	11,3	20,8
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,2	17,7	12,3	21,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	26,4	23,0	17,4	27,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,3	23,9	18,3	27,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,3	38,9	33,3	42,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,7	39,3	33,7	43,4
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,5	39,1	33,6	43,2
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
119_A	APP 59-61	19,50	36,1	32,7	27,2	36,8
119_B	APP 59-61	22,50	40,4	37,0	31,4	41,1
120_A	APP 60-62	19,50	26,2	22,8	17,3	26,9
120_B	APP 60-62	22,50	29,2	25,7	20,2	29,8
121_A	APP 43-51	13,50	37,9	34,5	28,9	38,6
121_B	APP 43-51	16,50	40,6	37,1	31,6	41,2
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,6	26,2	20,7	30,3
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,9	31,5
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,8	28,4	22,8	32,4
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,1	28,7	23,1	32,7
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,2	28,8	23,3	32,9
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	33,3	29,9	24,4	34,0
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	33,0	29,6	24,0	33,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,5	32,1	26,6	36,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,8	36,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,3	36,9
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	35,6	32,2	26,7	36,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	35,9	32,5	26,9	36,6
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,1	32,7	27,1	36,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	36,3	32,9	27,4	37,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	36,5	33,1	27,5	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,4
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	36,8	33,3	27,8	37,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	36,8	33,4	27,8	37,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	37,0	33,6	28,1	37,7
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,9	32,5	26,9	36,6
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,3	36,9
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	36,4	33,0	27,4	37,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	36,6	33,2	27,6	37,3
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	36,5	33,1	27,6	37,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	37,0	33,6	28,0	37,7
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	37,2	33,8	28,3	37,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	34,4	31,0	25,4	35,1
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,1	31,7	26,1	35,7
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,0	32,6	27,0	36,6
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,2	36,9
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	36,3	32,9	27,4	37,0
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	36,5	33,1	27,6	37,2
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,6	33,2	27,6	37,3
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	34,9	31,5	25,9	35,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	35,8	32,4	26,9	36,5
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	36,3	32,8	27,3	36,9
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	36,5	33,1	27,5	37,1
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	36,7	33,3	27,8	37,4
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	36,8	33,4	27,8	37,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	32,8	29,4	23,8	33,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,9	30,5	24,9	34,5
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,0	35,7
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,7	32,3	26,7	36,3
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,9	32,5	26,9	36,6
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,9
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	36,3	32,9	27,4	37,0
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	33,8	30,4	24,8	34,4
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	34,8	31,4	25,8	35,4
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	35,1	31,7	26,1	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	35,2	31,8	26,3	35,9
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	35,5	32,1	26,5	36,1
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	35,8	32,4	26,8	36,4
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,8	29,4	23,9	33,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	35,3	31,9	26,4	36,0
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	36,4	33,0	27,4	37,0
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	36,7	33,3	27,7	37,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	36,7	33,4	27,8	37,4
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	36,8	33,4	27,8	37,5
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	37,0	33,5	28,0	37,6
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	32,9	29,5	24,0	33,6
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	33,7	30,3	24,8	34,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	34,2	30,8	25,2	34,9
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	34,6	31,2	25,6	35,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	34,7	31,3	25,8	35,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	32,2	28,8	23,2	32,9
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	32,5	29,1	23,6	33,2
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	33,2	29,8	24,3	33,9
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	33,8	30,4	24,9	34,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,9
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	34,4	31,0	25,4	35,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	34,6	31,2	25,6	35,2
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,1	32,8
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,7	34,3
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	34,4	31,0	25,5	35,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,6
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	34,8	31,4	25,9	35,5
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	31,9	28,5	22,9	32,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	31,9	28,5	23,0	32,6
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,7	33,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,8
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,9	35,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	32,2	28,8	23,2	32,9
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,6	34,3
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	34,3	30,9	25,3	34,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	35,1	31,6	26,1	35,7
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,2	31,8	26,2	35,9
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,7	32,3	26,7	36,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,3	31,9	26,4	36,0
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,7	31,3	25,7	35,3
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,2	32,8
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,8	33,4
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	33,3	29,9	24,4	34,0
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	34,1	30,6	25,1	34,7
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	34,6	31,2	25,6	35,3
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,0	31,6	26,0	35,6
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	35,5	32,1	26,5	36,1
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,8	32,4	26,9	36,5
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	35,7	32,3	26,7	36,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	31,3	27,9	22,4	32,0
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	32,0	28,6	23,1	32,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	33,1	29,7	24,2	33,8
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,7	30,3	24,8	34,4
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	34,4	31,0	25,4	35,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,3	26,9	21,3	30,9
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	33,5	30,1	24,6	34,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	33,7	30,3	24,7	34,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	33,9	30,5	25,0	34,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	34,2	30,8	25,2	34,8
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	34,3	30,8	25,3	34,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	36,9	33,5	27,9	37,6
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	36,8	33,4	27,8	37,4
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	37,2	33,8	28,2	37,8
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	37,0	33,5	28,0	37,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	31,5	28,1	22,5	32,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	32,1	28,6	23,1	32,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	32,3	28,9	23,4	33,0
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	33,2	29,8	24,2	33,8
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	34,2	30,8	25,3	34,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,1	35,7
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	35,4	32,0	26,5	36,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,6	32,2	26,6	36,2
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,7	32,4	26,8	36,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,7	31,3	25,8	35,4
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	35,4	32,0	26,4	36,0
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,9	36,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,8
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	36,1	32,7	27,2	36,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	36,5	33,1	27,5	37,2
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	36,8	33,4	27,8	37,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,9	33,5	27,9	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	37,1	33,7	28,1	37,8
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	37,6	34,2	28,7	38,3
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	36,0	32,6	27,0	36,6
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	37,5	34,1	28,5	38,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	37,7	34,3	28,7	38,3
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	38,2	34,8	29,2	38,8
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	38,7	35,3	29,7	39,4
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	39,0	35,6	30,0	39,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	38,8	35,4	29,8	39,4
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	39,0	35,6	30,1	39,7
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	39,5	36,1	30,5	40,2
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	31,1	27,7	22,2	31,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,3	29,9	24,4	34,0
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	35,6	32,2	26,6	36,2
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	39,2	35,8	30,2	39,8
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	40,5	37,1	31,6	41,2
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	35,7	32,3	26,7	36,3
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	39,3	35,9	30,3	39,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	39,8	36,4	30,9	40,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	40,3	36,9	31,3	40,9
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	41,3	37,9	32,4	42,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	42,1	38,7	33,1	42,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,0	26,6	21,1	30,7
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,4
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	42,1	38,7	33,1	42,7
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,1
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	42,4	39,0	33,4	43,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	42,0	38,6	33,0	42,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	42,2	38,8	33,3	42,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	42,2	38,8	33,2	42,9
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	42,2	38,8	33,2	42,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	41,1	37,7	32,2	41,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	41,2	37,8	32,2	41,8
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	38,4	35,0	29,4	39,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	40,0	36,6	31,0	40,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	40,4	37,0	31,4	41,1
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	40,6	37,2	31,6	41,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	40,6	37,2	31,6	41,3
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	40,5	37,1	31,5	41,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	41,1	37,7	32,1	41,8
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,3
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	41,7	38,3	32,8	42,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,4	43,0	37,4	47,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	46,5	43,1	37,6	47,2
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	46,9
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	46,6	43,2	37,6	47,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	47,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	46,8	43,4	37,9	47,5
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	46,5	43,1	37,5	47,2
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	46,0	42,6	37,0	46,7
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,5	44,1	38,5	48,1
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	47,0	43,6	38,0	47,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	46,3	42,9	37,3	47,0
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	50,9	47,5	42,0	51,6
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	50,5	47,1	41,5	51,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	50,0	46,6	41,0	50,6
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	52,0	48,6	43,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	51,5	48,1	42,5	52,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	50,9	47,5	41,9	51,5
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	52,9	49,5	43,9	53,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	52,8	49,4	43,9	53,5
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,3	48,9	43,3	52,9
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	48,8	45,5	39,9	49,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	49,4	46,0	40,4	50,0
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	49,2	45,8	40,2	49,8
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,4	31,0	25,5	35,1
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	35,9	32,5	26,9	36,6
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	36,7	33,3	27,7	37,3
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	30,9	27,5	21,9	31,5
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	31,7	28,2	22,7	32,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	30,4	27,0	21,4	31,0
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,0	27,6	22,0	31,6
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,5	30,1	24,5	34,2
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,6	34,2
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	36,3	32,9	27,3	37,0
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	32,9	29,5	23,9	33,5
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	35,4	32,0	26,5	36,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	32,1	28,8	23,2	32,8
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,5	34,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	34,2	30,8	25,2	34,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	43,1	39,7	34,1	43,8
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,3	37,9	32,3	41,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,3	24,9	19,4	29,0
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	26,4	22,9	17,4	27,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,6	23,2	17,7	27,3
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,4	23,0	17,5	27,1
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	40,8	37,4	31,8	41,4
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	42,5	39,1	33,6	43,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	42,7	40,2	34,7	43,9
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	42,2	39,7	34,2	43,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	42,3	39,9	34,3	43,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,7	40,3	34,7	43,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,1	39,7	34,1	43,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,4	40,0	34,5	43,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,0	40,6	35,0	44,2
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,4	40,0	34,5	43,7
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	43,2	40,8	35,2	44,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,9	41,4	35,9	45,1
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,1	37,6	32,2	41,3
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,9	39,5	34,0	43,2
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	43,0	40,5	35,0	44,2
104_A	APP 43-51	13,50	44,0	41,6	36,1	45,3
104_B	APP 43-51	16,50	44,2	41,8	36,3	45,5
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	40,2	37,7	32,3	41,4
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,1	39,7	34,1	43,3
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	44,1	41,7	36,2	45,4
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	44,3	41,9	36,3	45,5
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	44,4	41,9	36,4	45,6
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	44,8	42,4	36,9	46,1
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,8	35,2	29,9	39,0
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	39,2	36,7	31,3	40,5
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	41,2	38,7	33,3	42,5
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	42,5	40,0	34,6	43,8
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	38,2	35,7	30,4	39,5
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,6	37,1	31,7	40,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	40,8	38,4	33,0	42,1
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	42,1	39,6	34,2	43,4
109_B	APP x-20-31-42	4,50	39,0	36,5	31,2	40,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	40,3	37,8	32,5	41,6
109_D	APP x-20-31-42	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
110_B	APP x-20-31-42	4,50	38,1	35,6	30,3	39,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,7	36,1	30,9	40,0
110_D	APP x-20-31-42	10,50	38,0	35,5	30,2	39,3
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	24,5	22,0	16,6	25,8
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	24,2	21,7	16,3	25,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	16,0	13,4	8,2	17,3
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	10,1	7,4	2,4	11,4
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	25,4	22,9	17,6	26,7
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	25,1	22,6	17,3	26,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,7	14,1	8,9	18,0
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	7,3	4,8	-0,6	8,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	27,7	25,1	19,9	29,0
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,2	14,6	9,3	18,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	11,6	9,0	3,7	12,8
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	12,8	10,2	4,9	14,0
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	13,3	10,7	5,4	14,5
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	--	--	--	--
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	26,6	24,1	18,8	27,9
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	27,4	24,8	19,6	28,7
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	21,8	19,3	14,0	23,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	20,9	18,3	13,0	22,2
116_A	APP 43-51	13,50	7,5	4,8	0,0	8,9
116_B	APP 43-51	16,50	9,2	6,5	1,7	10,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	27,6	25,1	19,8	28,9
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	27,3	24,7	19,4	28,5
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	25,4	22,8	17,6	26,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,4	24,8	19,5	28,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	23,2	20,6	15,3	24,5
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,4	18,8	13,6	22,7
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	17,4	14,8	9,7	18,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	14,5	12,0	6,6	15,8
119_A	APP 59-61	19,50	43,6	41,1	35,6	44,8
119_B	APP 59-61	22,50	43,6	41,1	35,6	44,8
120_A	APP 60-62	19,50	36,4	33,9	28,7	37,7
120_B	APP 60-62	22,50	38,2	35,6	30,3	39,4
121_A	APP 43-51	13,50	43,3	40,8	35,3	44,5
121_B	APP 43-51	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,3	26,8	21,3	30,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,3	27,8	22,4	31,6
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,4	28,9	23,5	32,6
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,4	30,0	24,4	33,6
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	30,5	24,9	34,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,8	30,4	24,8	34,0
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	31,1	28,5	23,2	32,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	37,1	34,7	29,2	38,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	39,1	36,7	31,1	40,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	39,8	37,4	31,8	41,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	39,9	37,5	32,0	41,2
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	38,0	35,5	30,0	39,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,9	32,4	27,0	36,2
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	38,5	36,1	30,5	39,7
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	39,4	36,9	31,4	40,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,8	41,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	38,2	35,7	30,2	39,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	40,7	38,3	32,7	42,0
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	44,2	41,8	36,3	45,5
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	45,0	42,6	37,0	46,2
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	45,4	42,9	37,4	46,6
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,3	36,5
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	37,1	34,6	29,2	38,4
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	39,0	36,5	31,0	40,2
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	39,8	37,3	31,8	41,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,7	41,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	39,7	37,3	31,8	41,0
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	39,7	37,3	31,7	41,0
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	42,2	39,7	34,2	43,4
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,6	42,2	36,6	45,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,2	42,8	37,3	46,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,5	43,1	37,5	46,8
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	35,3	32,8	27,4	36,5
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,7	33,2	27,8	36,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,5
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	38,8	36,3	30,8	40,0
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	40,0	37,5	32,0	41,2
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	39,8	37,4	31,8	41,0
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	39,7	37,2	31,7	40,9
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,4	36,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,6
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	38,3	35,8	30,4	39,6
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	39,0	36,5	31,0	40,2
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	37,7	35,3	29,8	39,0
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	38,5	36,0	30,5	39,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	29,7	27,1	21,8	31,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,0	30,6	25,1	34,3
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	34,2	31,7	26,3	35,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	36,4	34,0	28,5	37,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	37,6	35,1	29,6	38,8
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	37,4	35,0	29,5	38,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	39,2	36,7	31,3	40,4
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,1	33,2
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	32,6	30,2	24,7	33,9
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	34,4	31,9	26,5	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	36,0	33,5	28,1	37,3
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,6	35,1	29,7	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	40,7	38,2	32,8	41,9
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	39,8	37,3	31,8	41,0
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	40,1	37,7	32,2	41,4
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,0	39,5	34,0	43,2
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	43,4	40,9	35,4	44,6
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	45,0	42,5	37,1	46,2
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	47,1	44,7	39,2	48,4
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,5	38,0	32,5	41,7
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	40,7	38,3	32,8	42,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,5
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	43,2	40,7	35,3	44,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	44,6	42,1	36,7	45,8
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,9	38,4	33,0	42,2
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	41,3	38,9	33,5	42,6
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,2
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,2
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,1
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,1	42,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	41,5	39,0	33,6	42,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,2
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,1	39,7	34,2	43,4
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	43,4	40,9	35,5	44,6
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	44,0	41,5	36,1	45,3
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	41,4	38,9	33,4	42,6
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	43,5	41,1	35,6	44,8
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,2	41,8	36,3	45,5
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,3	42,9	37,4	46,6
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	46,0	43,5	38,0	47,2
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	46,8	44,4	38,9	48,1
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	46,7	44,3	38,8	48,0
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	40,8	38,4	32,9	42,1
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	41,4	38,9	33,5	42,7
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,7	39,2	33,8	42,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,6
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	43,6	41,1	35,7	44,9
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,2	41,7	36,3	45,4
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,2	42,7	37,3	46,4
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,8	43,4	37,9	47,1
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	46,7	44,2	38,8	47,9
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	46,6	44,2	38,7	47,9
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,2	37,7	32,3	41,5
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	41,5	39,0	33,6	42,8
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,9
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,2	40,7	35,3	44,5
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	--	--	--	--
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	--	--	--	--
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	--	--	--	--
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	--	--	--	--
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	--	--	--	--
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	44,1	41,6	36,2	45,3
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	47,1	44,7	39,2	48,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	48,5	46,0	40,5	49,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	49,3	46,8	41,3	50,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	49,3	46,9	41,4	50,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	38,0	35,6	30,1	39,3
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	37,9	35,4	30,0	39,2
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	38,2	35,8	30,3	39,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	39,0	36,5	31,1	40,3
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	39,8	37,3	31,9	41,1
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,6	38,1	32,7	41,9
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	26,9	24,4	19,1	28,2
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,3	28,8	23,3	32,5
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,0	29,5	24,0	33,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	33,6	31,2	25,7	34,9
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,1	32,7	27,1	36,4
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,8	33,3	27,8	37,0
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,0	29,6	24,0	33,2
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	30,4	24,9	34,1
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	33,9	31,5	26,0	35,2
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,4	33,0	27,4	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,1	33,7	28,1	37,4
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,8	34,3	28,8	38,0
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	33,6	31,1	25,6	34,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	33,8	31,4	25,9	35,1
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	34,9	32,4	26,9	36,1
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,3	33,8	28,3	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	36,0	33,6	28,1	37,3
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	36,8	34,4	28,8	38,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	33,5	31,0	25,5	34,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	34,5	32,0	26,5	35,7
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	35,2	32,8	27,2	36,5
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	36,4	34,0	28,5	37,7
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	34,9	32,5	27,0	36,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	35,9	33,4	27,9	37,1
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	33,4	30,9	25,4	34,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	34,6	32,1	26,6	35,8
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	35,8	33,4	27,9	37,1
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	32,7	30,3	24,7	33,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	39,3	36,9	31,4	40,6
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	46,7	44,3	38,8	48,0
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	48,6	46,2	40,6	49,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	48,6	46,2	40,7	49,9
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	47,6	45,2	39,6	48,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	45,6	43,2	37,7	46,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	46,9	44,5	39,0	48,2
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	49,7	47,3	41,8	51,0
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	50,9	48,5	43,0	52,2
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	51,3	48,8	43,3	52,5
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	41,8	39,3	33,9	43,0
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	46,2	43,8	38,3	47,5
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,4	44,9	39,4	48,6
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	49,4	47,0	41,4	50,6
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	50,4	48,0	42,4	51,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	50,8	48,3	42,8	52,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	45,5	43,1	37,6	46,8
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	46,6	44,2	38,7	47,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,6	46,2	40,7	49,9
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	49,7	47,3	41,8	51,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	50,3	47,8	42,3	51,5
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	50,6	48,1	42,6	51,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	44,6	42,2	36,6	45,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	45,7	43,3	37,8	47,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	47,6	45,1	39,6	48,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	48,5	46,1	40,6	49,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	49,1	46,7	41,2	50,4
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	49,7	47,3	41,8	51,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	43,7	41,2	35,7	44,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	44,3	41,8	36,3	45,5
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	45,3	42,8	37,3	46,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,9	44,4	38,9	48,1
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	47,7	45,2	39,7	48,9
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	48,5	46,1	40,5	49,8
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	37,7	35,3	29,8	39,0
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	38,2	35,8	30,3	39,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	31,1	28,7	23,2	32,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,8	44,4	38,9	48,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	47,1	44,7	39,2	48,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	47,7	45,3	39,7	49,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	47,2	44,8	39,3	48,5
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	47,6	45,2	39,7	48,9
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	48,3	45,8	40,3	49,5
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	48,4	46,0	40,5	49,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	49,0	46,6	41,1	50,3
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	49,3	46,9	41,4	50,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	48,9	46,5	40,9	50,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	49,5	47,0	41,5	50,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	49,8	47,4	41,9	51,1
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	51,3	48,9	43,3	52,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	51,9	49,5	44,0	53,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	52,3	49,8	44,3	53,5
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	51,6	49,2	43,6	52,9
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	52,2	49,8	44,2	53,4
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	52,5	50,1	44,6	53,8
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	51,0	48,6	43,0	52,2
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	51,8	49,4	43,9	53,1
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,4	49,9	44,4	53,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	49,9	47,5	41,9	51,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	50,9	48,5	43,0	52,2
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	51,5	49,0	43,5	52,7
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,0	36,5	31,0	40,2
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	39,9	37,5	32,0	41,2
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	34,6	32,1	26,7	35,8
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	35,9	33,5	28,1	37,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	37,5	35,0	29,6	38,7
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	31,8	29,3	24,1	33,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,6	29,0	23,8	32,8
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	35,0	32,5	27,1	36,3
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	38,4	35,9	30,5	39,6
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	40,2	37,6	32,2	41,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	46,2	43,8	38,2	47,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	41,4	38,9	33,4	42,6
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	42,8	40,3	34,8	44,0
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	37,0	34,5	29,0	38,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	37,9	35,4	29,9	39,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	39,9	37,4	31,9	41,1
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	32,2	29,8	24,3	33,5
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,5	33,0	27,5	36,7
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	33,5	31,0	25,5	34,7
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,6	26,0	20,7	29,8
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,1	25,6	20,3	29,4
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,4	25,8	20,5	29,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	41,8	39,4	33,9	43,1
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	44,9	42,5	36,9	46,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,3	42,8	37,3	46,5
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,1	42,7	37,1	46,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,7	42,3	36,7	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	42,1	36,6	45,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Resultaten industrielawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	37,81	37,81	37,17	47,17
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	39,23	39,23	38,67	48,67
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	40,37	40,37	39,80	49,80
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,19	42,19	41,49	51,49
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	35,03	35,03	34,25	44,25
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	35,94	35,94	35,14	45,14
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	37,16	37,16	36,30	46,30
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,81	39,81	38,84	48,84
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	36,22	36,22	34,01	44,01
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	36,69	36,69	34,53	44,53
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	36,41	36,41	35,42	45,42
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,11	39,11	38,11	48,11
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	36,68	36,68	34,51	44,51
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	37,38	37,38	35,35	45,35
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	37,15	37,15	36,33	46,33
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	38,66	38,66	37,95	47,95
104_A	APP 43-51	13,50	38,48	38,48	37,43	47,43
104_B	APP 43-51	16,50	41,09	41,09	39,89	49,89
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,08	38,08	36,41	46,41
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,89	35,89	34,77	44,77
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,84	37,84	36,20	46,20
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	38,68	38,68	37,06	47,06
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,86	39,86	38,20	48,20
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	42,21	42,21	40,50	50,50
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,84	37,84	36,93	46,93
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,11	37,11	35,70	45,70
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,13	36,13	33,59	43,59
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,32	37,32	34,65	44,65
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	35,59	35,59	34,64	44,64
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	33,58	33,58	31,42	41,42
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,57	34,57	32,35	42,35
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,71	35,71	33,33	43,33
109_B	APP x-20-31-42	4,50	32,67	32,67	30,34	40,34
109_C	APP x-20-31-42	7,50	33,56	33,56	31,16	41,16
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,59	34,59	32,03	42,03
110_B	APP x-20-31-42	4,50	46,32	46,32	43,29	53,29
110_C	APP x-20-31-42	7,50	46,93	46,93	43,92	53,92
110_D	APP x-20-31-42	10,50	47,43	47,43	44,44	54,44
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	48,83	48,83	45,05	55,05
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	49,73	49,73	46,33	56,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	51,58	51,58	49,20	59,20
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	52,59	52,59	50,44	60,44
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	50,13	50,13	47,71	57,71
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	51,19	51,19	49,08	59,08
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	52,92	52,92	51,28	61,28
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	53,77	53,77	52,21	62,21
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	48,99	48,99	47,27	57,27
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	50,71	50,71	49,38	59,38
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	54,16	54,16	52,88	62,88
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	54,69	54,69	53,36	63,36
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	52,30	52,30	50,91	60,91
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	52,77	52,77	51,36	61,36
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	47,84	47,84	45,92	55,92
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	48,65	48,65	46,92	56,92
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	50,24	50,24	49,21	59,21
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	51,32	51,32	50,41	60,41
116_A	APP 43-51	13,50	50,99	50,99	49,94	59,94
116_B	APP 43-51	16,50	51,29	51,29	50,20	60,20
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	48,38	48,38	46,33	56,33
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	50,13	50,13	48,51	58,51
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	51,09	51,09	50,18	60,18
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	52,15	52,15	51,13	61,13
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	47,38	47,38	46,06	56,06
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	48,40	48,40	47,27	57,27
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	49,98	49,98	49,15	59,15
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	50,50	50,50	49,71	59,71
119_A	APP 59-61	19,50	44,84	44,84	44,32	54,32
119_B	APP 59-61	22,50	46,56	46,56	45,96	55,96
120_A	APP 60-62	19,50	48,80	48,80	44,74	54,74
120_B	APP 60-62	22,50	49,98	49,98	46,70	56,70
121_A	APP 43-51	13,50	43,60	43,60	43,16	53,16
121_B	APP 43-51	16,50	45,03	45,03	44,46	54,46
150_A	dak blok A	0,10	48,63	48,63	45,38	55,38
151_A	dak blok A	0,10	49,63	49,63	46,57	56,57
152_A	dak blok A	0,10	50,19	50,19	47,70	57,70
153_A	dak blok A	0,10	51,20	51,20	49,39	59,39
154_A	dak blok A	0,10	48,38	48,38	47,91	57,91
155_A	dak blok A	0,10	46,77	46,77	46,27	56,27
156_A	dak blok A	0,10	47,38	47,38	46,33	56,33
157_A	dak blok A	0,10	48,45	48,45	47,19	57,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
158_A	Blok A A3.41, slaapkamer	10,50	41,23	41,23	40,45	50,45
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	36,41	36,41	34,05	44,05
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	39,51	39,51	37,22	47,22
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	41,02	41,02	38,53	48,53
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	42,32	42,32	39,71	49,71
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	44,90	44,90	41,69	51,69
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	45,88	45,88	43,06	53,06
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	46,30	46,30	43,52	53,52
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	37,89	37,89	35,29	45,29
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	39,64	39,64	36,82	46,82
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	41,02	41,02	38,25	48,25
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	43,65	43,65	40,26	50,26
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	45,43	45,43	42,42	52,42
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	45,81	45,81	42,91	52,91
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	46,00	46,00	43,13	53,13
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	44,62	44,62	41,25	51,25
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	46,55	46,55	43,55	53,55
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	46,90	46,90	44,01	54,01
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	47,20	47,20	44,37	54,37
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	47,46	47,46	44,66	54,66
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	47,68	47,68	44,89	54,89
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	45,32	45,32	42,60	52,60
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	45,64	45,64	43,04	53,04
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	45,96	45,96	43,44	53,44
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	46,18	46,18	43,75	53,75
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	46,39	46,39	44,05	54,05
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	45,64	45,64	42,75	52,75
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	45,95	45,95	43,15	53,15
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	46,21	46,21	43,46	53,46
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	46,46	46,46	43,76	53,76
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	46,65	46,65	43,95	53,95
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	46,82	46,82	44,14	54,14
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	44,44	44,44	41,81	51,81
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	44,66	44,66	42,10	52,10
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,99	44,99	42,55	52,55
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,23	45,23	42,88	52,88
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,43	45,43	43,17	53,17
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	42,30	42,30	39,56	49,56
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	42,52	42,52	39,83	49,83
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	42,73	42,73	40,07	50,07
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	42,99	42,99	40,40	50,40
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	43,15	43,15	40,57	50,57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	43,30	43,30	40,72	50,72
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,37	43,37	40,81	50,81
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	42,00	42,00	39,45	49,45
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	42,15	42,15	39,61	49,61
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	42,34	42,34	39,83	49,83
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	42,46	42,46	39,94	49,94
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	42,58	42,58	40,07	50,07
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	42,70	42,70	40,20	50,20
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	41,28	41,28	38,73	48,73
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	41,50	41,50	39,02	49,02
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	41,51	41,51	39,05	49,05
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	41,64	41,64	39,19	49,19
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	41,74	41,74	39,28	49,28
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	41,84	41,84	39,39	49,39
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	41,90	41,90	39,45	49,45
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	41,06	41,06	38,63	48,63
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	41,19	41,19	38,78	48,78
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	41,07	41,07	38,67	48,67
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	41,15	41,15	38,73	48,73
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	41,24	41,24	38,82	48,82
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	41,32	41,32	38,92	48,92
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	34,43	34,43	32,18	42,18
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	34,54	34,54	32,62	42,62
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,89	34,89	32,88	42,88
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,24	35,24	33,03	43,03
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	29,14	29,14	27,48	37,48
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	29,90	29,90	28,14	38,14
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	31,66	31,66	29,51	39,51
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	34,09	34,09	32,21	42,21
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	34,45	34,45	32,48	42,48
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	28,94	28,94	28,09	38,09
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	27,68	27,68	26,47	36,47
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	28,33	28,33	27,23	37,23
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	29,80	29,80	28,90	38,90
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	33,61	33,61	31,71	41,71
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	33,97	33,97	32,09	42,09
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	34,25	34,25	32,23	42,23
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	28,93	28,93	28,08	38,08
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	27,78	27,78	26,58	36,58
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	28,55	28,55	27,50	37,50
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	28,81	28,81	27,63	37,63
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	33,88	33,88	31,95	41,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	34,17	34,17	32,06	42,06
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	27,53	27,53	26,16	36,16
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	27,72	27,72	26,35	36,35
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	27,96	27,96	26,55	36,55
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	28,06	28,06	26,41	36,41
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	33,51	33,51	31,60	41,60
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	33,78	33,78	31,77	41,77
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	28,95	28,95	27,81	37,81
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	27,94	27,94	26,37	36,37
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	28,17	28,17	26,61	36,61
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	28,47	28,47	26,90	36,90
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	28,66	28,66	26,92	36,92
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	33,94	33,94	31,88	41,88
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	29,84	29,84	28,55	38,55
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	29,09	29,09	27,42	37,42
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	29,37	29,37	27,73	37,73
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	29,58	29,58	27,95	37,95
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	29,58	29,58	27,80	37,80
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	29,92	29,92	28,22	38,22
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	30,26	30,26	28,50	38,50
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	30,96	30,96	29,20	39,20
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	32,13	32,13	30,21	40,21
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	35,35	35,35	33,01	43,01
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	31,17	31,17	29,69	39,69
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	31,37	31,37	29,58	39,58
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	32,16	32,16	30,04	40,04
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	32,94	32,94	30,90	40,90
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	33,71	33,71	31,53	41,53
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,16	35,16	32,60	42,60
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,89	34,89	32,34	42,34
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,14	35,14	32,61	42,61
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,46	35,46	32,98	42,98
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	36,04	36,04	33,64	43,64
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	37,48	37,48	35,15	45,15
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	36,98	36,98	34,91	44,91
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	35,97	35,97	34,05	44,05
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	36,14	36,14	34,09	44,09
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	36,52	36,52	34,44	44,44
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	36,92	36,92	34,77	44,77
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	37,61	37,61	35,36	45,36
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	39,22	39,22	36,75	46,75
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	45,29	45,29	42,52	52,52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	45,78	45,78	43,20	53,20
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	46,00	46,00	43,48	53,48
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	46,24	46,24	43,83	53,83
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	46,37	46,37	43,98	53,98
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,68	30,68	29,54	39,54
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	31,00	31,00	29,79	39,79
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,68	31,68	30,40	40,40
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,67	32,67	31,05	41,05
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	35,04	35,04	32,98	42,98
250_A	dak blok B	0,10	45,43	45,43	42,41	52,41
251_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,95	48,95
252_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,47	48,47
253_A	dak blok B	0,10	34,48	34,48	32,88	42,88
254_A	dak blok B	0,10	39,88	39,88	38,84	48,84
255_A	dak blok B	0,10	41,09	41,09	38,56	48,56
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	41,84	41,84	38,25	48,25
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	41,98	41,98	38,47	48,47
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,09	42,09	38,61	48,61
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	42,20	42,20	38,76	48,76
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,83	41,83	38,56	48,56
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	42,06	42,06	38,97	48,97
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	42,84	42,84	40,36	50,36
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	43,00	43,00	40,57	50,57
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	43,10	43,10	40,69	50,69
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	43,21	43,21	40,81	50,81
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	42,39	42,39	40,83	50,83
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	41,19	41,19	38,93	48,93
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	45,11	45,11	42,33	52,33
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	44,73	44,73	42,42	52,42
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	44,84	44,84	42,54	52,54
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	44,31	44,31	41,52	51,52
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	44,39	44,39	41,62	51,62
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	44,48	44,48	41,72	51,72
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	44,67	44,67	42,52	52,52
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	44,79	44,79	42,67	52,67
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	44,35	44,35	41,85	51,85
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	44,44	44,44	41,95	51,95
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	44,52	44,52	42,04	52,04
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	42,77	42,77	40,20	50,20
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	42,04	42,04	40,65	50,65
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	42,18	42,18	40,82	50,82
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	41,53	41,53	39,86	49,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	41,68	41,68	40,02	50,02
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	41,78	41,78	40,14	50,14
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	41,86	41,86	40,23	50,23
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	1,50	41,07	41,07	39,36	49,36
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	41,18	41,18	39,49	49,49
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	41,31	41,31	39,64	49,64
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	41,45	41,45	39,81	49,81
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	41,55	41,55	39,92	49,92
305_F	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	41,63	41,63	40,00	50,00
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	33,15	33,15	31,94	41,94
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,38	33,38	32,18	42,18
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	33,61	33,61	32,41	42,41
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	33,98	33,98	32,77	42,77
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	35,18	35,18	33,92	43,92
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	36,74	36,74	34,89	44,89
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	26,05	26,05	24,36	34,36
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	26,57	26,57	24,93	34,93
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	27,17	27,17	25,54	35,54
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	28,07	28,07	26,38	36,38
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	30,44	30,44	28,62	38,62
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	39,62	39,62	36,53	46,53
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	30,30	30,30	23,86	35,30
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	26,20	26,20	23,87	33,87
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	26,97	26,97	24,62	34,62
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	28,00	28,00	25,44	35,44
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	30,98	30,98	28,28	38,28
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	31,38	31,38	26,74	36,74
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	32,04	32,04	26,69	37,04
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	32,64	32,64	27,74	37,74
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	29,88	29,88	28,30	38,30
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	30,07	30,07	27,58	37,58
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	31,97	31,97	29,14	39,14
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,27	34,27	32,40	42,40
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	34,44	34,44	32,32	42,32
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,04	35,04	32,71	42,71
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	29,64	29,64	28,65	38,65
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	29,66	29,66	27,94	37,94
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	31,10	31,10	29,02	39,02
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	35,86	35,86	34,13	44,13
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	35,12	35,12	32,69	42,69
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	35,37	35,37	32,90	42,90
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	35,66	35,66	32,95	42,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	30,66	30,66	29,50	39,50
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	31,38	31,38	29,57	39,57
350_A	dak blok D	0,10	39,37	39,37	36,90	46,90
351_A	dak blok D	0,10	40,38	40,38	37,10	47,10
352_A	dak blok D	0,10	39,87	39,87	38,05	48,05
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	39,27	39,27	36,89	46,89
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	40,10	40,10	38,04	48,04
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	40,22	40,22	38,18	48,18
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,65	33,65	32,33	42,33
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	33,33	33,33	31,84	41,84
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	33,71	33,71	32,23	42,23
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,96	31,96	30,98	40,98
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,51	31,51	30,37	40,37
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	32,05	32,05	30,91	40,91
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	30,06	30,06	28,98	38,98
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	30,70	30,70	29,60	39,60
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	32,51	32,51	31,32	41,32
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	29,04	29,04	27,96	37,96
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	29,81	29,81	28,73	38,73
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	31,79	31,79	30,62	40,62
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	27,39	27,39	26,23	36,23
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	28,05	28,05	26,81	36,81
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	30,30	30,30	28,99	38,99
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	25,44	25,44	24,05	34,05
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	25,90	25,90	24,37	34,37
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	28,68	28,68	26,93	36,93
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	31,40	31,40	30,92	40,92
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	25,94	25,94	23,77	33,77
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	26,46	26,46	24,01	34,01
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	27,84	27,84	23,03	33,03
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	29,96	29,96	26,52	36,52
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	30,87	30,87	27,39	37,39
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,69	34,69	28,30	39,69
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	30,25	30,25	28,20	38,20
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	31,42	31,42	29,19	39,19
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	35,53	35,53	33,76	43,76
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	34,98	34,98	32,45	42,45
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	34,25	34,25	33,27	43,27
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	38,14	38,14	37,23	47,23
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	38,42	38,42	37,44	47,44
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	38,82	38,82	37,64	47,64
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	37,39	37,39	36,70	46,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	37,64	37,64	36,91	46,91
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	37,95	37,95	37,10	47,10
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	38,03	38,03	37,13	47,13
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	38,21	38,21	37,30	47,30
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	38,43	38,43	37,51	47,51
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	40,66	40,66	38,96	48,96
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	40,81	40,81	39,15	49,15
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	40,94	40,94	39,31	49,31
450_A	dak blok E	0,10	40,08	40,08	38,33	48,33
451_A	dak blok E	0,10	39,29	39,29	37,40	47,40
452_A	dak blok E	0,10	36,35	36,35	34,78	44,78
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	42,53	42,53	41,30	51,30
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,87	41,87	39,84	49,84
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,30	43,30	40,55	50,55
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,25	43,25	40,73	50,73
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,37	43,37	41,13	51,13
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,14	43,14	40,90	50,90
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,23	39,23	37,12	47,12
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,03	39,03	37,01	47,01
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	36,37	36,37	34,82	44,82
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	34,87	34,87	33,57	43,57
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	36,03	36,03	34,47	44,47
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	37,15	37,15	35,65	45,65
550_A	dak blok C	0,10	43,66	43,66	41,68	51,68
551_A	dak blok C	0,10	42,67	42,67	40,19	50,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	47,2	33,4	46,1	36,4	32,6	29,4	28,5	25,2	29,2	5,2
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	48,7	34,5	47,5	38,3	33,8	33,4	31,1	26,9	29,4	5,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	49,8	36,1	48,7	39,2	34,6	34,0	31,5	27,1	29,4	5,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	51,5	37,7	50,6	40,7	36,1	34,5	32,3	27,1	29,3	5,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,2	31,2	43,2	33,3	29,6	26,5	26,5	22,8	22,2	2,5
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	45,1	32,2	44,1	34,1	29,8	28,2	27,1	23,1	22,4	2,7
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,3	33,6	45,4	34,7	30,6	27,7	27,0	22,7	22,4	2,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,8	35,6	48,0	37,4	33,3	29,3	28,7	23,6	22,5	2,8
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,0	30,1	42,6	33,4	32,3	28,1	29,0	25,7	22,4	2,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	44,5	31,2	43,2	33,7	32,4	28,1	29,0	25,6	22,4	2,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	45,4	32,7	44,6	33,1	27,9	27,3	26,7	22,7	21,8	2,2
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,1	35,0	47,4	36,2	31,5	28,6	28,2	23,2	21,9	2,3
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	30,3	42,7	34,6	34,6	29,3	30,9	27,5	21,0	2,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	45,4	31,5	43,8	35,1	34,7	29,7	30,9	27,5	20,8	2,8
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	46,3	33,2	45,3	34,8	32,6	29,4	29,6	25,8	19,9	2,5
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	48,0	35,1	47,0	36,3	33,8	30,6	30,0	25,9	20,2	2,7
104_A	APP 43-51	13,50	47,4	35,0	46,7	35,0	29,6	28,8	27,2	22,7	19,0	1,9
104_B	APP 43-51	16,50	49,9	36,9	49,2	37,6	32,7	29,8	28,8	23,2	19,3	2,0
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	46,4	30,5	44,9	36,0	35,3	31,0	32,7	29,1	24,3	3,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	44,8	31,7	43,5	33,6	32,2	30,0	29,8	25,9	20,0	2,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	46,2	34,0	45,4	33,4	28,4	29,2	27,7	23,2	19,4	2,7
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	47,1	34,9	46,3	34,2	29,2	29,4	27,8	23,3	19,7	2,9
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	48,2	36,0	47,5	35,3	30,3	29,1	27,8	23,5	20,1	3,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	50,5	37,9	49,8	37,9	33,1	29,6	29,0	23,5	20,4	3,3
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	46,9	28,7	45,8	35,8	33,7	31,1	33,3	29,7	26,0	4,5
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	45,7	29,6	44,4	34,7	33,0	30,4	31,9	28,3	24,1	4,2
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	43,6	30,8	42,6	31,1	26,5	29,2	27,9	23,6	18,9	3,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	44,7	31,9	43,8	32,1	27,5	29,1	27,8	23,2	18,8	2,9
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	44,6	27,5	43,5	33,3	30,9	29,0	31,0	27,2	23,5	3,1
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	41,4	28,4	40,4	29,0	24,5	27,0	26,9	22,7	17,9	2,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	42,3	29,5	41,3	29,8	25,3	28,3	27,3	22,9	18,2	2,5
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	43,3	30,6	42,4	30,8	26,2	28,2	27,3	22,5	18,0	2,2
109_B	APP x-20-31-42	4,50	40,3	27,5	39,3	27,9	23,5	25,4	25,7	21,5	16,6	1,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	41,2	28,5	40,1	28,7	24,3	26,7	26,1	21,7	16,8	1,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	42,0	29,6	41,1	29,6	25,1	26,5	26,1	21,3	16,5	0,7
110_B	APP x-20-31-42	4,50	53,3	34,4	51,0	43,8	42,0	42,3	43,1	38,2	30,1	17,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	53,9	35,8	51,6	44,3	42,5	43,6	43,6	38,5	30,6	18,9
110_D	APP x-20-31-42	10,50	54,4	37,2	52,2	44,7	42,8	43,9	43,8	38,6	30,7	18,9
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	55,1	40,1	53,8	44,1	42,4	38,1	40,5	37,1	35,6	17,4
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	56,3	40,7	55,0	45,9	43,7	40,8	41,9	37,9	36,1	18,0
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	59,2	42,0	56,8	49,1	46,1	49,4	49,5	44,6	38,6	24,9
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	60,4	43,1	58,6	50,3	46,7	49,5	49,5	44,6	38,9	24,9
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	57,7	42,9	56,5	46,3	43,8	40,8	43,5	40,1	39,0	20,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	59,1	43,6	57,7	48,5	46,7	43,4	45,4	42,0	40,0	21,7
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	61,3	44,9	59,2	51,0	48,5	50,5	50,4	45,8	41,6	26,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	62,2	45,9	60,4	51,9	48,9	50,8	50,6	46,0	42,0	26,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	57,3	42,5	56,2	46,0	42,7	41,2	42,6	38,9	37,6	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	59,4	43,8	57,7	48,5	45,0	48,1	47,8	43,3	39,3	23,7
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	62,9	47,0	61,3	52,1	48,7	50,8	50,8	46,6	43,1	27,0
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	63,4	47,7	61,8	52,5	49,5	50,8	51,0	46,8	43,7	27,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	60,9	45,2	59,4	50,0	47,2	48,1	48,6	44,6	41,9	25,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	61,4	45,9	59,9	50,4	47,5	48,0	48,8	44,9	42,6	25,7
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	55,9	40,9	54,4	45,8	42,7	40,5	43,2	39,9	38,7	19,7
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	56,9	41,7	55,5	46,4	44,4	41,7	43,3	39,8	37,6	19,3
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	59,2	43,0	56,9	48,9	46,1	49,1	49,1	45,0	40,3	24,7
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	60,4	44,0	58,6	50,0	46,6	49,2	49,1	44,9	40,4	24,7
116_A	APP 43-51	13,50	59,9	43,8	58,2	49,4	46,4	48,0	48,1	43,8	40,3	23,6
116_B	APP 43-51	16,50	60,2	44,4	58,6	49,5	46,6	47,8	48,0	43,9	40,8	23,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,3	41,5	54,9	45,4	43,1	40,7	43,6	40,4	38,9	20,0
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	58,5	43,3	57,2	47,7	45,3	42,9	44,8	41,4	39,6	21,1
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	60,2	42,9	57,6	50,4	47,6	50,5	50,4	46,3	41,1	25,8
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	61,1	43,9	59,0	51,2	48,0	50,6	50,4	46,2	41,1	25,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,1	40,3	54,3	44,8	43,6	40,6	42,6	39,8	44,5	21,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	57,3	41,0	55,3	46,7	44,4	44,2	45,4	42,4	44,9	24,1
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	59,2	42,2	56,8	48,9	46,0	48,7	48,5	44,8	45,3	25,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	59,7	43,0	57,6	49,4	46,2	48,7	48,5	44,6	45,1	25,3
119_A	APP 59-61	19,50	54,3	40,6	53,4	43,1	39,6	38,3	36,7	30,9	25,4	6,0
119_B	APP 59-61	22,50	56,0	42,0	55,0	44,7	40,9	39,6	38,8	33,5	28,3	10,3
120_A	APP 60-62	19,50	54,7	40,4	53,6	44,0	41,7	39,7	38,0	32,2	26,1	17,1
120_B	APP 60-62	22,50	56,7	41,9	55,3	46,0	43,2	43,8	43,2	37,9	29,8	19,4
121_A	APP 43-51	13,50	53,2	38,4	51,2	42,3	38,5	42,7	42,3	39,0	32,9	18,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
121_B	APP 43-51	16,50	54,5	39,8	53,1	43,7	39,4	41,2	40,5	37,3	32,0	16,3
150_A	dak blok A	0,10	55,4	40,0	53,9	44,8	43,7	39,6	41,8	38,6	36,5	18,3
151_A	dak blok A	0,10	56,6	41,3	55,2	45,8	44,5	40,4	42,9	39,7	37,9	19,8
152_A	dak blok A	0,10	57,7	42,6	56,3	46,7	45,1	41,4	44,0	40,9	39,3	21,2
153_A	dak blok A	0,10	59,4	44,5	58,1	48,1	46,1	42,8	45,7	42,6	41,4	23,4
154_A	dak blok A	0,10	57,9	43,0	56,6	46,8	44,6	41,8	44,3	41,1	39,7	21,2
155_A	dak blok A	0,10	56,3	40,7	54,7	45,7	43,7	42,3	43,6	40,1	38,1	19,4
156_A	dak blok A	0,10	56,3	41,1	54,9	45,7	43,7	41,1	43,0	39,5	37,6	18,9
157_A	dak blok A	0,10	57,2	41,7	55,7	46,6	44,6	42,6	44,0	40,5	38,5	19,9
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	44,0	30,7	43,3	32,0	27,2	25,0	24,9	20,0	14,8	-1,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	47,2	32,5	46,3	36,2	32,2	31,4	30,7	23,9	17,2	0,4
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	48,5	33,6	47,6	37,6	33,9	33,0	31,9	25,3	19,4	0,8
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	49,7	34,3	48,3	38,6	35,8	34,9	37,2	34,2	32,7	13,2
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	51,7	35,2	50,2	41,5	39,3	36,9	38,3	34,5	32,9	13,5
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	53,1	37,5	51,6	42,2	41,5	38,0	39,6	36,1	33,6	14,6
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	53,5	37,8	52,0	43,0	41,8	38,8	39,9	36,4	33,8	14,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	45,3	31,5	44,5	33,4	29,0	26,1	26,3	21,2	16,0	-1,2
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	46,8	32,5	45,9	35,4	32,0	29,0	30,0	24,8	20,8	0,9
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	48,2	33,1	46,7	36,6	34,1	32,3	37,0	34,2	32,9	13,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	50,3	34,2	48,5	40,6	38,2	35,2	37,8	34,4	33,1	13,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	52,4	37,3	51,1	41,2	39,6	36,2	39,0	36,2	33,8	14,7
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	52,9	37,7	51,4	42,4	41,5	37,2	39,5	36,3	34,0	15,0
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	53,1	38,0	51,6	42,6	41,6	37,7	39,6	36,4	34,1	15,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	51,3	32,7	49,5	41,6	39,3	36,5	39,3	35,9	34,5	14,7
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	53,6	34,4	52,5	42,3	40,0	36,9	39,5	36,2	34,7	15,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	54,0	36,5	52,7	42,8	41,3	37,9	41,1	37,9	35,4	16,0
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	54,4	36,8	52,9	43,4	43,2	38,7	41,2	38,1	35,6	16,2
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	54,7	37,0	53,2	44,2	43,3	39,0	41,3	38,2	35,8	16,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	54,9	37,3	53,4	44,4	43,5	39,6	41,5	38,3	35,9	16,7
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	52,6	37,4	51,0	42,1	41,1	38,1	39,1	35,8	33,5	14,2
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	53,0	37,6	51,3	42,5	41,4	41,0	40,2	36,4	33,8	14,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	53,5	37,7	51,5	42,8	41,8	42,7	41,1	37,0	34,3	16,1
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	53,7	37,8	51,7	43,1	42,0	43,5	41,9	37,7	34,5	16,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	54,0	38,0	51,9	43,5	42,2	43,8	42,7	38,8	34,8	17,2
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	52,8	35,0	51,6	41,5	39,2	36,0	38,7	35,3	33,8	13,7
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	53,2	35,7	51,8	42,0	40,5	36,9	40,3	37,1	34,5	14,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	53,5	35,9	52,0	42,4	41,9	37,8	40,4	37,2	34,7	15,0
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	53,8	36,1	52,3	43,4	42,6	38,1	40,5	37,4	34,8	15,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	54,0	36,4	52,5	43,5	42,7	38,4	40,7	37,5	35,0	15,4
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	54,1	36,6	52,6	43,7	42,8	38,8	40,8	37,6	35,1	15,6
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	51,8	36,7	50,2	41,3	40,4	37,0	38,4	35,1	32,7	13,1
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	52,1	36,8	50,4	41,6	40,6	39,0	38,9	35,3	32,8	13,3
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	52,6	36,9	50,7	42,0	40,9	41,8	39,7	35,8	33,1	14,4
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	52,9	37,0	50,8	42,2	41,3	43,1	40,7	36,1	33,2	14,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	53,2	37,1	51,0	42,5	41,5	44,0	41,3	36,6	33,4	14,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	49,6	34,6	48,4	38,3	36,1	32,7	35,4	31,9	30,3	9,8
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	49,8	34,8	48,4	38,6	37,2	33,5	37,0	33,8	31,0	10,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	50,1	35,0	48,6	38,9	38,1	34,3	37,1	33,9	31,2	11,1
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	50,4	35,2	48,8	40,0	39,2	34,6	37,2	34,0	31,3	11,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	50,6	35,5	49,0	40,1	39,3	34,8	37,3	34,1	31,5	11,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	50,7	35,7	49,1	40,2	39,5	35,0	37,4	34,2	31,6	11,7
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	50,8	35,7	49,3	40,3	39,5	35,3	37,4	34,2	31,6	11,7
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	49,5	34,2	48,0	38,4	37,4	33,7	36,4	33,2	30,4	9,9
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	49,6	34,4	48,0	39,0	38,6	33,9	36,5	33,3	30,5	10,1
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	49,8	34,6	48,2	39,4	38,7	34,2	36,6	33,4	30,6	10,3
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	49,9	34,9	48,4	39,5	38,8	34,2	36,7	33,5	30,7	10,5
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	50,1	35,0	48,5	39,6	38,9	34,4	36,8	33,6	30,9	10,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	50,2	35,1	48,6	39,8	38,9	34,7	36,9	33,7	30,9	10,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	48,7	33,4	47,3	37,7	36,8	32,9	35,7	32,5	29,5	8,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	49,0	33,6	47,5	38,3	38,1	33,2	35,9	32,6	29,6	8,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	49,1	33,8	47,4	38,8	38,1	33,4	35,9	32,7	29,7	9,0
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	49,2	34,0	47,6	38,9	38,1	33,7	36,0	32,7	29,9	9,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	49,3	34,2	47,7	38,9	38,2	33,6	36,1	32,8	30,0	9,3
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	49,4	34,3	47,8	39,0	38,2	33,8	36,1	32,9	30,1	9,5
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	49,5	34,4	47,9	39,1	38,3	34,0	36,2	32,9	30,1	9,5
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	48,6	33,1	47,0	38,4	37,7	32,7	35,5	32,2	29,1	7,9
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	48,8	33,3	47,2	38,5	37,8	32,9	35,6	32,3	29,2	8,1
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	48,7	33,6	47,0	38,4	37,8	32,9	35,5	32,2	29,2	8,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	48,7	33,7	47,1	38,4	37,7	33,0	35,5	32,3	29,3	8,4
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	48,8	33,8	47,2	38,5	37,7	33,2	35,6	32,3	29,4	8,5
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	48,9	33,9	47,3	38,6	37,8	33,4	35,6	32,4	29,5	8,6
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,2	24,2	40,5	32,2	31,9	26,8	29,2	25,7	21,2	-3,4
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	42,6	23,3	41,1	32,3	31,8	27,3	29,4	25,8	21,3	-3,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,9	23,6	41,4	32,6	32,0	27,6	29,4	25,8	21,4	-3,1
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	43,0	24,0	41,6	32,8	32,0	28,0	29,5	25,8	21,4	-3,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	37,5	24,5	36,4	25,9	22,0	24,1	21,0	15,9	10,7	-9,0
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	38,1	25,3	37,1	26,5	22,6	23,9	20,9	15,9	10,7	-8,9
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	39,5	27,1	38,6	27,8	24,4	22,7	20,2	14,8	9,7	-9,3
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	42,2	21,0	40,8	31,6	31,1	27,2	29,2	25,6	21,1	-3,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,5	22,0	41,0	32,0	31,8	27,6	29,3	25,7	21,1	-3,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	38,1	22,6	35,2	29,4	30,4	26,0	26,1	22,5	14,7	-7,0
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	36,5	23,2	35,3	24,7	20,5	23,9	20,7	15,7	10,4	-9,1
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	37,2	24,2	36,2	25,3	20,9	23,9	20,7	15,7	10,5	-9,1
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	38,9	26,4	38,1	26,2	21,3	22,5	20,0	14,8	9,7	-9,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	41,7	20,7	40,4	31,0	29,8	26,0	28,8	25,2	20,6	-4,1
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,1	21,5	40,6	31,5	31,4	27,0	29,0	25,3	20,7	-3,9
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	42,2	22,2	40,7	31,7	31,5	27,4	29,1	25,4	20,8	-3,7
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	38,1	22,7	35,2	29,5	30,1	25,9	26,0	22,3	14,6	-6,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	36,6	23,4	35,4	24,7	20,7	24,1	21,1	16,0	10,8	-8,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	37,5	24,2	36,5	25,5	21,1	24,2	21,1	16,1	10,8	-8,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	37,6	24,8	36,7	25,2	20,6	22,6	20,1	15,0	10,3	-8,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	42,0	22,1	40,5	31,4	31,2	26,9	28,8	25,1	20,3	-4,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	42,1	22,3	40,6	31,6	31,2	27,3	28,9	25,1	20,4	-3,9
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	36,2	22,6	34,9	24,5	20,8	24,3	21,5	16,4	11,2	-7,5
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	36,4	22,7	35,1	24,7	20,9	24,4	21,5	16,5	11,2	-7,5
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	36,6	23,0	35,3	24,9	21,0	24,5	21,6	16,5	11,3	-7,4
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	36,4	23,6	35,3	24,4	20,3	23,2	20,9	15,8	11,0	-7,6
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	41,6	21,9	40,1	31,1	31,0	26,4	28,5	24,8	20,0	-4,3
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	41,8	22,2	40,3	31,4	31,0	26,9	28,6	24,9	20,0	-4,0
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	37,8	22,5	35,0	29,1	29,8	25,5	25,9	22,1	14,5	-5,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	36,4	22,9	34,9	25,4	22,1	24,7	22,0	16,9	11,7	-6,5
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	36,6	23,1	35,2	25,7	22,5	24,8	22,0	17,0	11,8	-6,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	36,9	23,5	35,5	26,1	23,0	24,8	21,9	16,9	11,9	-6,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,9	24,1	35,6	26,1	23,0	23,8	21,4	16,4	11,7	-6,6
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,9	23,1	40,4	31,7	30,9	27,1	28,6	24,8	19,8	-3,4
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	38,6	23,5	36,0	30,0	29,8	26,1	26,1	22,3	15,0	-4,5
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	37,4	23,8	36,0	26,7	23,2	25,5	22,9	18,1	12,9	-4,9
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	37,7	24,1	36,4	26,9	23,5	25,4	22,4	17,7	12,8	-5,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	37,9	24,4	36,6	27,2	24,0	25,5	22,4	17,7	12,9	-5,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	37,8	24,6	36,5	27,1	24,1	24,9	22,1	17,4	12,8	-5,2
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	38,2	24,9	37,0	27,4	24,0	24,5	21,9	17,2	12,7	-5,3
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	38,5	25,4	37,3	27,7	24,2	24,5	21,8	16,9	12,7	-5,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	39,2	26,2	38,1	28,4	24,8	24,8	22,0	17,2	12,7	-5,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	40,2	27,2	39,2	29,2	25,5	24,9	21,8	17,0	12,7	-5,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	43,0	30,3	42,1	31,6	27,8	26,0	22,5	17,0	12,7	-5,6
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	39,7	25,0	37,8	30,1	29,8	25,4	25,8	22,1	15,0	-4,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	39,6	26,3	38,5	28,3	24,3	25,0	22,6	17,7	12,8	-4,8
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	40,0	26,9	39,0	28,7	24,9	25,8	22,8	17,7	12,8	-4,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	40,9	27,5	39,8	29,8	25,6	26,8	23,5	18,4	13,4	-4,2
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	41,5	28,3	40,5	30,2	26,2	26,8	23,5	18,4	13,5	-4,2
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	42,6	29,4	41,6	31,5	27,9	26,7	23,7	18,2	13,5	-4,2
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	42,3	29,2	41,3	31,3	28,0	26,3	24,0	18,1	13,4	-4,3
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	42,6	29,4	41,6	31,7	28,2	26,6	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	43,0	29,9	42,0	32,0	28,5	27,3	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	43,6	30,4	42,7	32,6	28,9	27,6	24,3	18,1	13,4	-4,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,2	31,7	44,2	34,0	30,2	28,5	25,2	18,4	13,5	-4,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	44,9	28,5	43,8	34,3	32,2	28,9	29,2	25,0	20,0	-1,3
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	44,1	28,9	42,8	33,7	31,6	28,8	27,8	23,3	16,9	-1,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	44,1	29,4	43,1	33,1	29,3	29,1	26,3	20,7	15,8	-1,5
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	44,4	29,9	43,5	33,4	29,7	29,8	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	44,8	30,3	43,8	33,7	29,9	29,9	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	45,4	30,9	44,4	34,2	30,4	30,1	26,7	20,6	15,7	-1,7
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	46,7	31,9	45,9	35,5	31,8	29,8	27,0	20,6	15,8	-1,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	52,5	37,2	50,9	42,1	41,1	38,5	39,1	35,7	33,2	14,0
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	53,2	37,6	51,4	42,7	41,5	41,1	41,0	37,1	34,0	16,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	53,5	37,7	51,6	42,9	41,7	42,5	41,4	37,5	34,2	16,3
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	53,8	37,8	51,8	43,3	42,0	43,0	42,0	38,4	34,5	17,0
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	54,0	37,9	52,0	43,4	42,0	43,3	42,6	38,5	34,5	17,0
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	27,5	38,6	27,2	23,1	24,2	22,0	17,4	12,9	-5,0
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	39,8	27,8	38,9	27,4	23,3	24,2	21,8	17,1	13,0	-5,0
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	28,4	39,5	28,2	24,1	24,3	22,0	17,4	13,0	-5,1
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	41,1	29,0	40,1	28,9	24,9	24,6	21,9	17,3	13,0	-5,1
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	43,0	30,6	42,1	31,1	27,3	26,6	22,2	17,3	13,0	-5,2
250_A	dak blok B	0,10	52,4	34,9	50,9	41,7	41,2	37,2	39,1	35,9	33,5	14,3
251_A	dak blok B	0,10	48,9	33,2	46,8	38,0	37,4	35,5	38,7	35,5	33,1	13,8
252_A	dak blok B	0,10	48,5	32,8	46,2	37,6	38,1	35,5	38,0	34,8	32,3	12,7
253_A	dak blok B	0,10	42,9	30,0	42,1	30,9	26,6	24,4	22,1	16,4	12,0	-6,7
254_A	dak blok B	0,10	48,9	32,5	47,7	37,6	34,8	32,8	34,8	31,3	29,6	8,2
255_A	dak blok B	0,10	48,6	31,5	47,0	38,3	37,7	32,9	35,4	32,2	29,2	8,2
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	48,3	28,1	46,8	38,2	37,7	32,0	34,6	31,1	27,3	6,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	48,5	28,3	47,0	38,4	37,9	32,4	34,8	31,4	27,5	6,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	48,6	28,6	47,1	38,5	38,0	32,6	34,9	31,5	27,6	6,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	48,8	28,9	47,3	38,6	38,1	32,9	35,0	31,5	27,7	6,6
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	48,6	29,4	47,1	38,4	37,8	32,8	34,7	31,3	27,6	6,7
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	49,0	30,5	47,5	38,8	38,1	33,1	34,9	31,4	27,7	6,8
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	50,4	32,9	48,8	39,8	39,6	34,5	37,4	34,1	31,0	9,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	50,6	33,0	49,0	40,3	39,7	34,7	37,5	34,2	31,2	9,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	50,7	33,2	49,1	40,4	39,8	35,0	37,6	34,3	31,3	10,1
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	50,8	33,5	49,2	40,5	39,9	35,3	37,7	34,4	31,4	10,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	50,8	33,6	49,3	40,5	39,7	35,6	37,7	34,4	31,4	10,1
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	48,9	33,7	47,3	38,5	37,7	34,1	35,6	32,3	29,3	8,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	52,3	33,1	50,6	42,4	42,1	36,7	39,5	36,3	32,9	11,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	52,4	33,3	50,8	42,4	42,0	36,9	39,5	36,3	33,0	11,8
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	52,5	33,5	50,9	42,5	42,1	37,1	39,6	36,4	33,1	12,0
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	51,5	33,6	49,8	41,6	41,2	36,3	38,5	35,3	32,0	11,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	51,6	33,7	49,9	41,7	41,3	36,5	38,6	35,4	32,1	11,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	51,7	33,8	50,0	41,7	41,3	36,7	38,7	35,4	32,2	11,4
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	52,5	33,2	51,1	41,9	41,3	36,6	39,4	36,1	33,2	11,7
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	52,7	33,3	51,2	42,2	41,4	36,8	39,5	36,2	33,3	11,8
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	51,9	33,5	50,4	41,4	40,4	36,2	38,5	35,2	32,4	11,2
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	52,0	33,6	50,5	41,4	40,5	36,4	38,6	35,3	32,5	11,3
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	52,0	33,7	50,6	41,5	40,5	36,5	38,6	35,4	32,6	11,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	50,2	33,8	48,8	39,6	38,4	34,9	36,6	33,3	30,6	9,4
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	50,7	33,0	49,5	39,4	36,7	34,6	36,8	33,2	31,2	8,9
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	50,8	33,1	49,6	39,5	37,4	34,6	37,4	34,0	31,5	9,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	49,9	33,3	48,5	38,8	37,3	34,0	36,5	33,2	30,6	8,8
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	50,0	33,4	48,7	39,1	37,9	34,3	36,6	33,3	30,7	9,0
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	50,1	33,5	48,8	39,4	38,0	34,4	36,7	33,3	30,7	9,1
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	50,2	33,7	48,9	39,4	38,1	34,6	36,7	33,4	30,8	9,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	49,5	33,0	48,2	38,4	36,6	33,5	36,2	32,9	30,2	8,3
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	49,6	33,2	48,3	38,5	37,2	33,7	36,3	33,0	30,3	8,5
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	49,8	33,3	48,4	38,9	37,8	34,0	36,4	33,1	30,4	8,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	49,9	33,4	48,5	39,2	37,8	34,1	36,5	33,1	30,5	8,8
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	50,0	33,6	48,6	39,2	37,9	34,3	36,5	33,2	30,6	8,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	41,9	27,6	41,0	31,0	28,4	24,5	23,4	17,5	11,6	-10,5
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,2	27,9	41,2	31,3	28,5	25,2	23,7	17,7	11,9	-10,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,4	28,1	41,4	31,4	28,7	25,9	23,9	17,8	12,0	-10,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	42,8	28,6	41,8	31,7	28,9	25,9	24,1	18,2	14,6	-9,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	43,9	29,7	43,0	32,7	29,7	26,1	24,6	18,6	14,9	-9,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	44,9	30,7	43,7	34,4	32,3	28,2	28,5	23,4	19,5	-4,8
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,4	22,3	33,3	22,1	18,9	20,0	16,2	11,3	7,7	-13,8
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,9	22,7	33,9	22,8	19,6	21,7	17,1	11,6	7,9	-13,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,5	23,2	34,4	23,4	20,3	22,8	17,7	11,9	8,1	-13,1
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	36,4	24,1	35,3	24,3	21,1	22,9	17,7	11,9	8,2	-12,9
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	38,6	26,0	37,7	26,8	23,4	22,9	17,9	11,9	8,2	-12,9
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	46,5	31,2	44,8	36,8	36,6	31,7	32,5	29,0	23,2	3,1
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	35,3	15,7	33,8	26,0	26,5	16,1	14,0	10,0	4,5	-10,3
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,9	21,1	32,6	22,3	19,5	21,4	17,8	12,9	8,4	-12,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,6	21,8	33,4	23,1	20,3	22,4	18,3	13,0	8,6	-12,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	35,4	23,0	34,3	24,0	21,2	21,7	17,7	12,7	8,6	-12,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	38,3	25,4	37,3	27,2	24,5	22,2	17,8	12,7	8,6	-12,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	36,7	20,2	35,2	27,5	26,3	22,2	20,7	16,0	10,6	-10,1
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	37,0	16,0	34,7	28,3	30,5	19,9	19,8	16,9	9,1	-3,4
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	37,7	21,6	34,7	29,0	30,3	25,3	26,4	23,0	15,0	-6,1
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	38,3	22,9	35,3	29,3	31,1	25,4	26,3	22,9	15,0	-7,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	37,6	24,7	36,5	26,4	23,2	22,7	19,4	14,6	9,4	-10,6
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,1	26,5	38,2	28,1	25,3	21,7	18,9	13,7	8,9	-11,1
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	42,4	20,6	40,6	33,2	33,3	27,0	28,3	24,6	17,1	-4,7
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	42,3	21,2	41,0	31,7	30,5	27,7	28,9	24,9	21,7	-2,6
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	42,7	21,9	41,1	32,2	32,2	28,2	30,1	26,5	22,3	-1,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	38,7	23,1	35,8	29,9	31,0	25,9	26,5	23,0	15,3	-6,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	38,0	24,9	36,9	26,3	22,4	23,7	20,4	15,3	10,4	-10,2
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,0	26,6	38,1	27,2	23,8	21,8	19,3	13,7	8,8	-11,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	44,1	22,3	42,9	33,7	32,1	28,1	30,2	26,2	22,8	-1,8
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	42,7	22,6	40,9	33,2	32,9	27,5	29,5	25,9	19,9	-3,6
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	42,9	23,0	41,3	32,6	32,6	28,4	30,1	26,5	22,2	-2,0
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	42,9	23,5	41,3	32,8	32,7	28,2	30,0	26,4	22,2	-2,0
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	39,5	24,4	36,9	31,1	31,4	26,0	26,6	23,1	15,3	-6,7
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	39,6	26,2	38,5	28,8	25,9	24,2	20,9	15,7	10,5	-10,0
350_A	dak blok D	0,10	46,9	29,8	44,8	37,4	37,2	33,0	34,9	31,6	28,6	7,3
351_A	dak blok D	0,10	47,1	29,7	44,4	38,1	38,9	33,5	35,8	32,6	29,0	8,0
352_A	dak blok D	0,10	48,1	29,7	46,3	38,0	37,3	33,5	35,5	32,0	29,0	7,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	46,9	31,7	45,0	36,7	35,2	33,1	35,1	31,8	28,8	6,9
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	48,0	32,9	46,4	37,7	36,9	32,3	34,8	31,5	28,5	7,0
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	48,2	33,1	46,6	37,8	37,0	32,6	34,9	31,7	28,7	7,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	42,3	27,7	40,9	31,8	29,9	29,4	27,6	22,8	20,0	-7,6
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	41,8	28,0	40,7	31,3	29,5	24,0	24,2	18,7	14,6	-10,3
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	42,2	28,5	41,1	31,6	29,7	24,6	24,5	19,0	15,2	-9,8
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	41,0	26,5	39,7	29,9	27,3	28,5	26,0	21,5	19,4	-8,6
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	40,4	26,8	39,5	29,1	26,5	21,1	20,1	14,7	13,1	-12,3
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	40,9	27,3	40,0	29,6	26,9	22,1	20,6	15,1	13,7	-11,8
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	39,0	25,7	38,1	27,5	24,7	19,7	18,3	13,2	12,6	-13,3
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	39,6	26,3	38,7	28,1	25,1	20,9	18,9	13,6	13,0	-12,8
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	41,3	27,7	40,5	29,8	26,6	22,5	20,3	14,7	13,8	-12,5
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	38,0	24,9	37,1	26,4	23,5	19,6	17,5	12,5	12,0	-14,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	38,7	25,5	37,9	27,1	24,0	21,0	18,2	12,9	12,2	-13,9
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,6	27,0	39,8	29,0	25,8	22,8	19,8	14,0	12,9	-13,5
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	36,2	23,1	35,4	24,1	20,2	19,0	16,9	12,9	11,7	-14,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	36,8	23,8	36,0	24,5	20,9	20,1	16,8	12,5	11,7	-14,4
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	39,0	25,4	38,2	26,9	23,3	21,9	18,2	12,9	12,4	-14,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	34,1	21,3	33,0	22,3	18,5	19,7	16,5	12,3	10,7	-15,4
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,4	22,3	33,4	22,4	19,0	19,5	15,8	11,2	10,7	-16,0
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	36,9	24,3	36,0	25,2	22,0	21,4	17,0	11,6	11,4	-15,7
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	40,9	21,1	39,0	30,5	30,9	29,0	29,1	25,1	21,1	-6,0
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	33,8	20,7	32,8	22,2	18,6	18,7	15,5	11,4	10,5	-16,3
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,0	21,3	33,1	22,0	18,6	18,8	15,2	10,6	10,3	-16,4
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,0	19,5	32,2	21,3	17,7	16,3	14,2	9,8	5,8	-16,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	36,5	23,8	35,8	23,9	19,7	17,6	14,5	9,8	5,8	-16,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	37,4	24,6	36,5	25,8	22,6	19,0	15,4	10,0	6,0	-16,1
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,7	20,2	37,8	30,7	32,7	18,1	19,4	17,5	9,4	-0,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

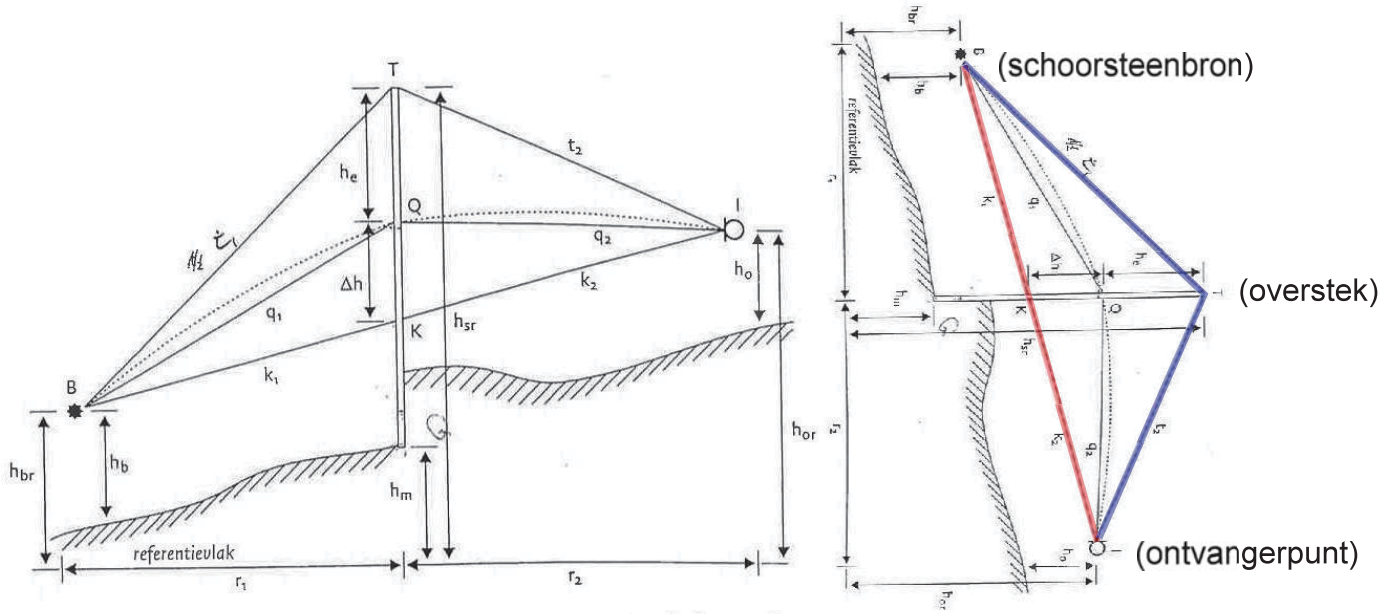
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	38,2	25,6	37,4	26,5	23,0	19,0	16,6	10,9	6,6	-14,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	39,2	26,5	38,4	27,5	24,0	20,7	17,8	11,3	6,8	-14,5
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	43,8	27,7	40,6	36,2	35,3	30,5	32,7	29,1	25,6	2,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	42,5	28,4	41,3	32,0	29,9	26,6	24,5	18,8	13,2	-10,9
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	43,3	29,2	42,2	32,8	30,2	27,8	25,2	19,4	13,9	-10,5
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	47,2	31,3	45,0	37,5	37,8	33,2	35,8	32,5	29,1	6,4
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	47,4	31,5	45,2	37,9	37,8	33,5	35,9	32,6	29,2	6,5
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	47,6	31,7	45,5	38,0	37,9	33,8	36,0	32,6	29,3	6,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	46,7	31,6	45,2	35,9	35,4	30,9	33,5	30,2	26,9	4,3
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	46,9	31,7	45,4	36,5	35,5	31,2	33,6	30,3	27,0	4,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,1	31,9	45,6	36,6	35,6	31,6	33,7	30,3	27,0	4,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	47,1	32,0	45,7	36,3	35,2	31,3	34,0	30,7	27,5	5,3
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	47,3	32,1	45,8	36,4	35,7	31,5	34,1	30,8	27,6	5,4
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	47,5	32,3	46,0	36,8	36,1	31,8	34,2	30,9	27,7	5,6
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	49,0	32,6	47,7	37,9	36,0	32,6	35,4	32,4	29,6	7,5
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	49,2	32,7	47,8	38,1	36,8	33,1	35,8	32,5	29,7	7,6
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	49,3	32,8	47,9	38,3	37,4	33,4	35,9	32,6	29,8	7,8
450_A	dak blok E	0,10	48,3	29,7	46,7	38,3	37,1	33,1	35,6	32,2	29,4	7,2
451_A	dak blok E	0,10	47,4	31,8	45,9	36,9	36,0	31,4	33,7	30,4	27,1	4,8
452_A	dak blok E	0,10	44,8	29,4	42,9	34,4	34,1	30,4	32,8	29,4	26,0	2,9
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	51,3	36,1	49,8	40,7	39,6	35,4	38,0	34,8	32,4	12,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	49,8	34,9	48,4	38,7	36,8	34,6	37,1	33,7	32,3	12,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,6	34,5	49,0	39,8	38,7	35,5	38,1	34,7	32,7	12,2
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,7	34,2	49,2	40,5	38,9	35,1	37,7	34,3	32,2	11,5
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	51,1	34,1	49,9	40,3	38,7	34,8	37,4	34,0	31,8	10,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

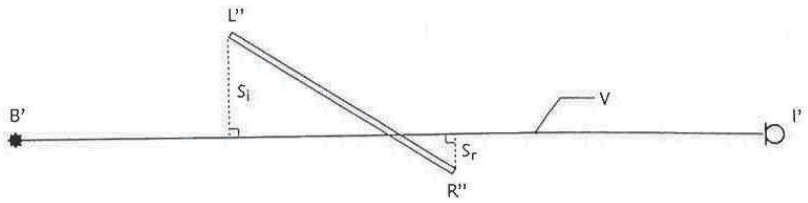
Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	50,9	34,3	49,6	40,0	38,6	34,6	37,2	33,7	31,5	10,4
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,1	31,0	45,8	36,2	35,5	30,8	33,0	29,6	26,2	4,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,0	30,7	45,7	36,4	35,4	30,8	32,9	29,5	26,2	4,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	44,8	31,6	43,9	33,7	31,2	25,5	25,3	19,8	17,3	-6,6
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	43,6	32,1	42,5	32,7	30,2	24,4	23,4	17,8	14,9	-6,6
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	32,8	43,4	33,5	30,8	25,0	24,1	18,5	15,5	-5,8
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	45,7	33,6	44,7	34,4	31,6	26,2	25,5	19,9	16,3	-5,1
550_A	dak blok C	0,10	51,7	35,7	50,2	40,9	39,8	36,0	38,6	35,4	32,7	12,2
551_A	dak blok C	0,10	50,2	34,8	48,4	40,1	39,7	34,7	37,2	34,0	31,0	10,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



FIGUUR C.5.5 *Toelichting op de geometrische parameters bij de berekening van* D_{scherm}



FIGUUR C.5.6 *Toelichting op de berekening van* D_{scherm}

Er worden drie situaties onderscheiden, die vervolgens behandeld worden:

a. V snijdt geen enkel scherm;
b. V snijdt één scherm;
c. V snijdt meer dan een scherm.

a. V snijdt geen scherm

In het geval dat vlak V geen enkel afschermend object snijdt, kunnen slechts grote, hoge objecten in de omgeving van de lijn van bron naar immissiepunt het geluidsveld van een puntbron beïnvloeden. Bij de berekening worden deze diffracties buiten beschouwing gelaten.

(5.9) $D_{scherm} = 0$ dB

Opmerking: door de splitsing van geluidsbronnen in kleinere deelbronnen wordt het effect van de discontinuïteit wel/geen afscherming sterk afgezwakt.

b. V snijdt één scherm

Uit de plaats van de punten K, Q en T enerzijds en de punten B en I anderzijds kunnen de lengten van de rechte verbindingslijnen $k_1 = BK$, $k_2 = KI$, $q_1 = BQ$, $q_2 = QI$, $t_1 = BT$ en $t_2 = TI$ worden berekend (zie figuur C.5.5).

afscherming langsgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

hoogte schoorsteen	afstand tot binnengevel	hoogte wnp	hoogte overstek	diepte overstek	as the crow flies	t1	t2	ε(v)	Nv(f) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	D(scherm) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
41,00	16,00	1,50	3,00	1,80	42,62	40,57	2,34	0,29	0,0378	0,0768	0,1523	0,3046	0,6093	1,2185	2,4371	4,8741	9,7483	0,91	2,11	4,97	9,59	11,81	14,37	17,14	20,02	22,97
41,00	16,00	4,50	6,00	1,80	39,85	37,77	2,34	0,26	0,0338	0,0686	0,1362	0,2723	0,5447	1,0893	2,1787	4,3573	8,7146	0,89	2,06	4,82	9,27	11,43	13,94	16,68	19,55	22,49
41,00	16,00	7,50	9,00	1,80	37,12	35,01	2,34	0,23	0,0294	0,0598	0,1186	0,2372	0,4744	0,9488	1,8976	3,7952	7,5905	0,88	2,00	4,65	8,89	10,96	13,42	16,12	18,97	21,90
41,00	16,00	10,50	12,00	1,80	34,44	32,29	2,34	0,19	0,0247	0,0502	0,0996	0,1992	0,3985	0,7970	1,5939	3,1879	6,3758	0,86	1,93	4,44	8,44	10,40	12,77	15,43	18,25	21,16
41,00	16,00	13,50	15,00	1,80	31,82	29,62	2,34	0,15	0,0197	0,0400	0,0794	0,1587	0,3175	0,6349	1,2698	2,5397	5,0793	0,84	1,86	4,21	7,91	9,71	11,96	14,53	17,31	20,19
41,00	16,00	16,50	18,00	1,80	29,26	27,03	2,34	0,11	0,0144	0,0294	0,0582	0,1165	0,2330	0,4659	0,9318	1,8637	3,7273	0,82	1,78	3,94	7,27	8,84	10,91	13,35	16,05	18,90
41,00	16,00	19,50	21,00	1,80	26,80	24,53	2,34	0,07	0,0092	0,0187	0,0372	0,0743	0,1486	0,2972	0,5944	1,1888	2,3776	0,79	1,69	3,65	6,52	7,76	9,52	11,73	14,28	17,04

afscherming kopgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

41,00	13,80	1,50	3,00	1,80	41,84	39,85	2,34	0,35	0,0455	0,0924	0,1833	0,3667	0,7333	1,4666	2,9332	5,8665	11,7330	0,93	2,20	5,24	10,14	12,47	15,10	17,90	20,80	23,76
41,00	13,80	4,50	6,00	1,80	39,02	37,00	2,34	0,32	0,0416	0,0845	0,1676	0,3352	0,6705	1,3409	2,6818	5,3637	10,7273	0,92	2,15	5,11	9,87	12,15	14,74	17,53	20,42	23,38
41,00	13,80	7,50	9,00	1,80	36,23	34,18	2,34	0,29	0,0373	0,0757	0,1502	0,3004	0,6008	1,2016	2,4032	4,8065	9,6130	0,91	2,10	4,95	9,55	11,77	14,32	17,08	19,96	22,91
41,00	13,80	10,50	12,00	1,80	33,48	31,38	2,34	0,25	0,0325	0,0660	0,1309	0,2619	0,5237	1,0475	2,0949	4,1899	8,3798	0,89	2,04	4,77	9,16	11,30	13,79	16,52	19,39	22,32

afscherming langsgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~16,00~~	~~1,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~42,62~~	~~25,41~~	~~17,30~~	~~0,09~~	~~0,0119~~	~~0,0242~~	~~0,0480~~	~~0,0959~~	~~0,1918~~	~~0,3837~~	~~0,7673~~	~~1,5346~~	~~3,0693~~	~~2,33~~	~~5,02~~	~~5,98~~	~~6,92~~	~~8,35~~	~~10,28~~	~~12,64~~	~~15,28~~	~~18,09~~
~~41,00~~	~~16,00~~	~~4,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~39,85~~	~~25,41~~	~~14,47~~	~~0,02~~	~~0,0030~~	~~0,0062~~	~~0,0122~~	~~0,0245~~	~~0,0489~~	~~0,0978~~	~~0,1957~~	~~0,3914~~	~~0,7827~~	~~2,22~~	~~4,58~~	~~5,11~~	~~5,43~~	~~6,00~~	~~6,95~~	~~8,40~~	~~10,35~~	~~12,71~~

V snijdt scherm

41,00	16,00	7,50	18,00	5,20	37,12	25,41	11,72	0,00	0,0002	0,0005	0,0009	0,0018	0,0036	0,0073	0,0145	0,0290	0,0580	2,18	4,43	4,80	4,82	4,87	4,98	5,17	5,54	6,19
41,00	16,00	10,50	18,00	5,20	34,44	25,41	9,13	0,09	0,01	0,02	0,05	0,10	0,20	0,39	0,78	1,57	3,13	2,33	5,03	6,00	6,95	8,40	10,34	12,71	15,35	18,17
41,00	16,00	13,50	18,00	5,20	31,82	25,41	6,88	0,47	0,0608	0,1236	0,2453	0,4906	0,9811	1,9622	3,9245	7,8490	15,6979	2,85	6,84	8,98	11,08	13,55	16,26	19,11	22,04	25,01
41,00	16,00	16,50	18,00	5,20	29,26	25,41	5,41	1,56	0,2017	0,4099	0,8134	1,6268	3,2535	6,5070	13,0141	26,0282	52,0564	3,86	9,72	12,85	15,51	18,33	21,24	24,20	27,19	30,19

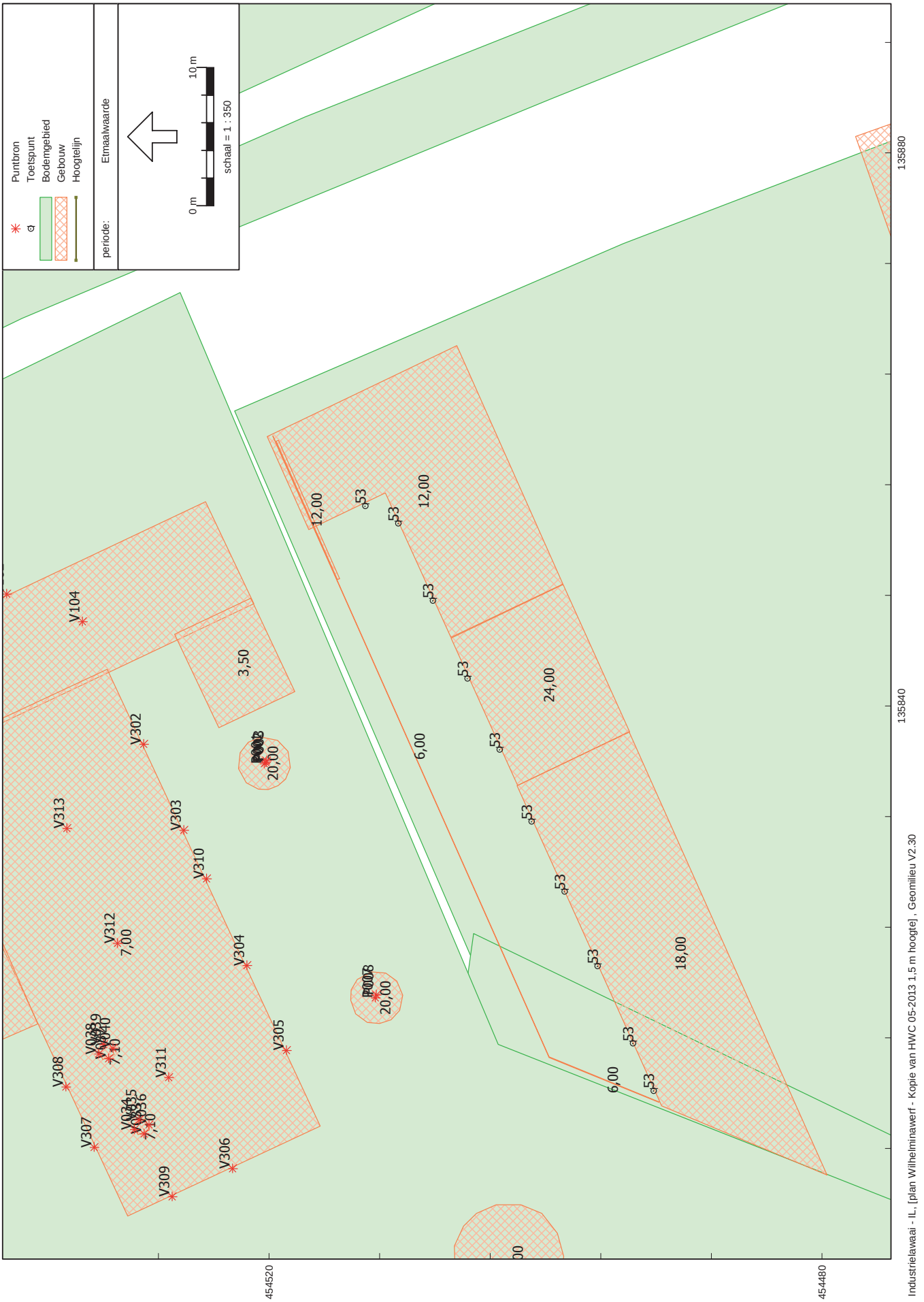
afscherming kopgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

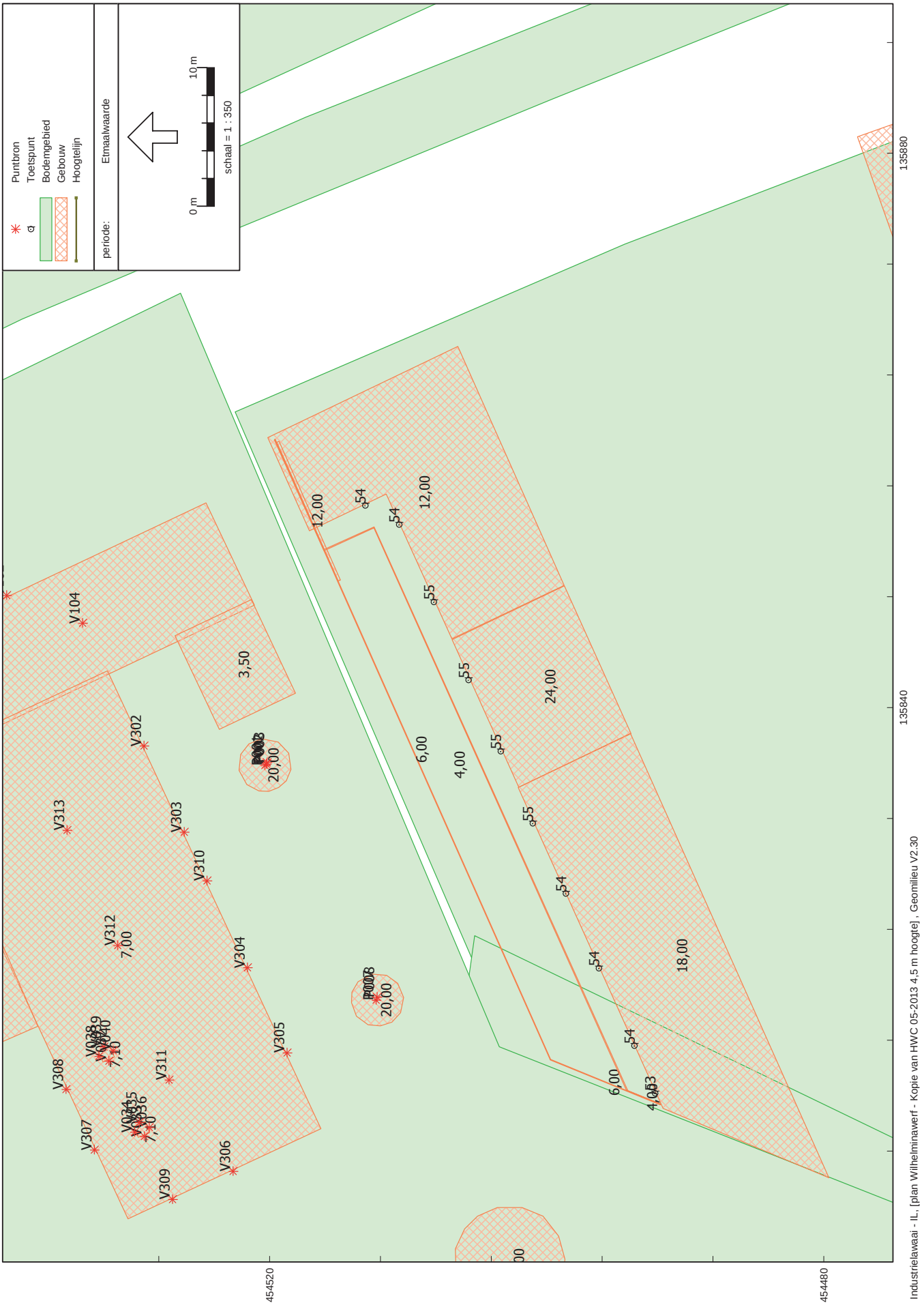
V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~13,80~~	~~1,50~~	~~12,00~~	~~2,90~~	~~41,84~~	~~30,98~~	~~10,89~~	~~0,03~~	~~0,0042~~	~~0,0086~~	~~0,0170~~	~~0,0341~~	~~0,0681~~	~~0,1363~~	~~0,2726~~	~~0,5452~~	~~1,0904~~	~~1,24~~	~~2,59~~	~~5,24~~	~~5,66~~	~~6,40~~	~~7,58~~	~~9,27~~	~~11,43~~	~~13,95~~

V snijdt scherm

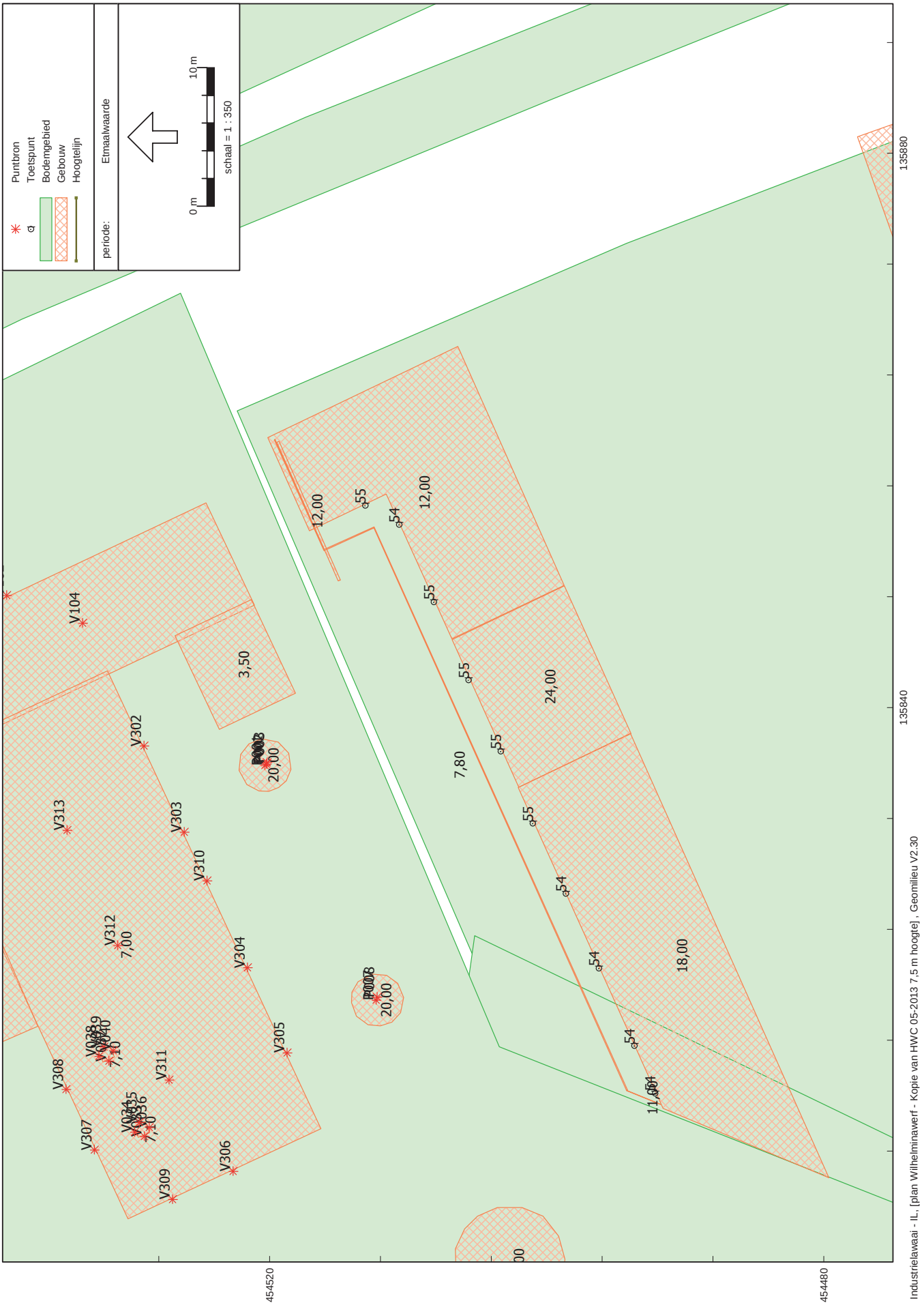
41,00	13,80	4,50	12,00	2,90	39,02	30,98	8,04	0,00	0,0000	0,0001	0,0001	0,0003	0,0006	0,0012	0,0024	0,0047	0,0095	1,21	2,47	4,78	4,78	4,79	4,81	4,84	4,91	5,04
41,00	13,80	7,50	12,00	2,90	36,23	30,98	5,35	0,10	0,0134	0,0271	0,0538	0,1077	0,2154	0,4307	0,8614	1,7228	3,4457	1,31	2,84	6,10	7,12	8,64	10,65	13,06	15,74	18,57
41,00	13,80	10,50	12,00	2,90	33,48	30,98	3,26	0,77	0,10	0,20	0,40	0,80	1,60	3,21	6,42	12,83	25,67	1,77	4,38	10,42	12,80	15,45	18,27	21,18	24,14	27,13


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
454520
454480
135880
135840
V104
V302
V313
V303
V310
V312
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
7,00
7,10
12,00
6,00
24,00
18,00
53


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
7,00
7,10
12,00
24,00
6,00
4,00
18,00
454520
454480
135880
135840

Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:43

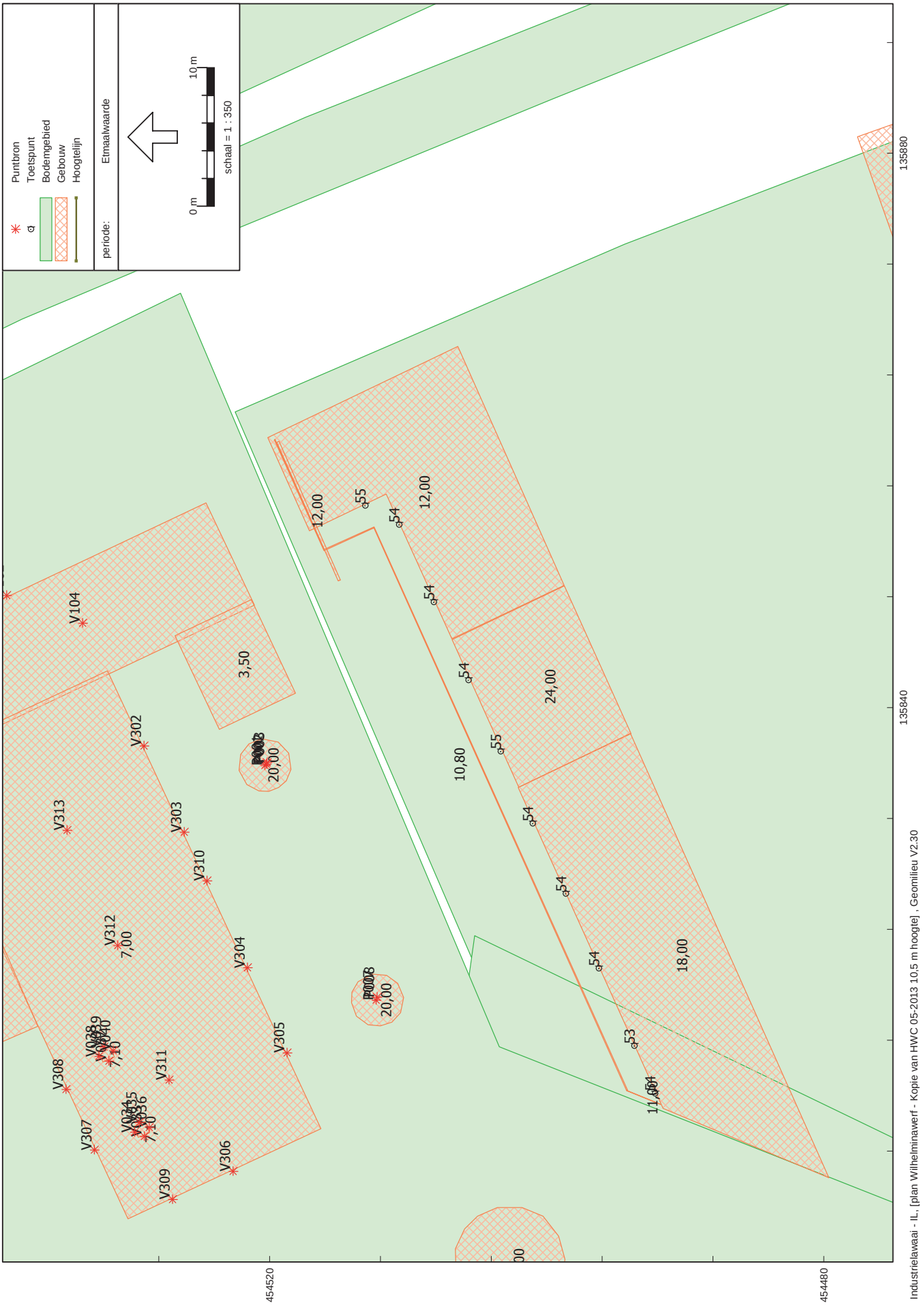
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam



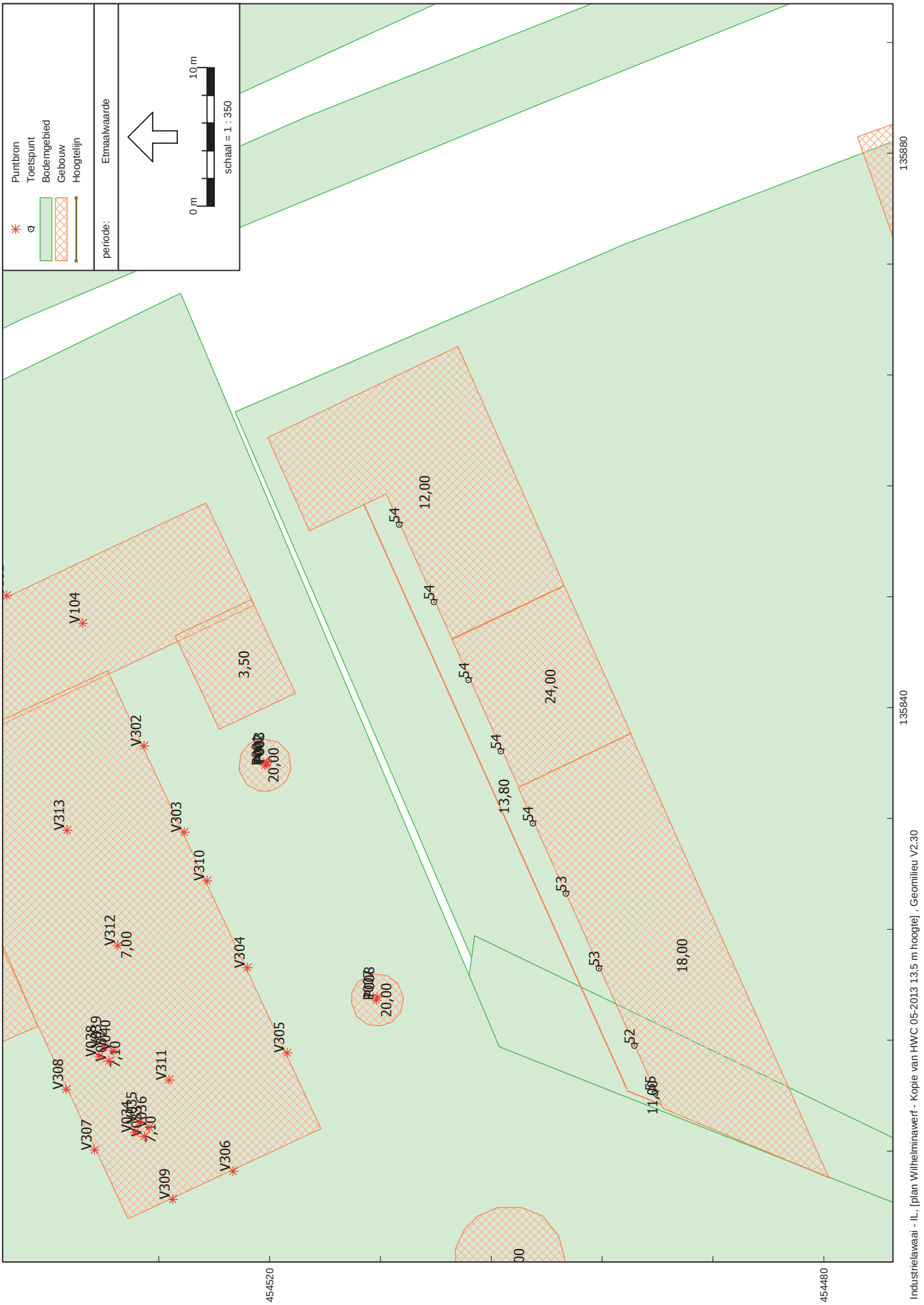
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

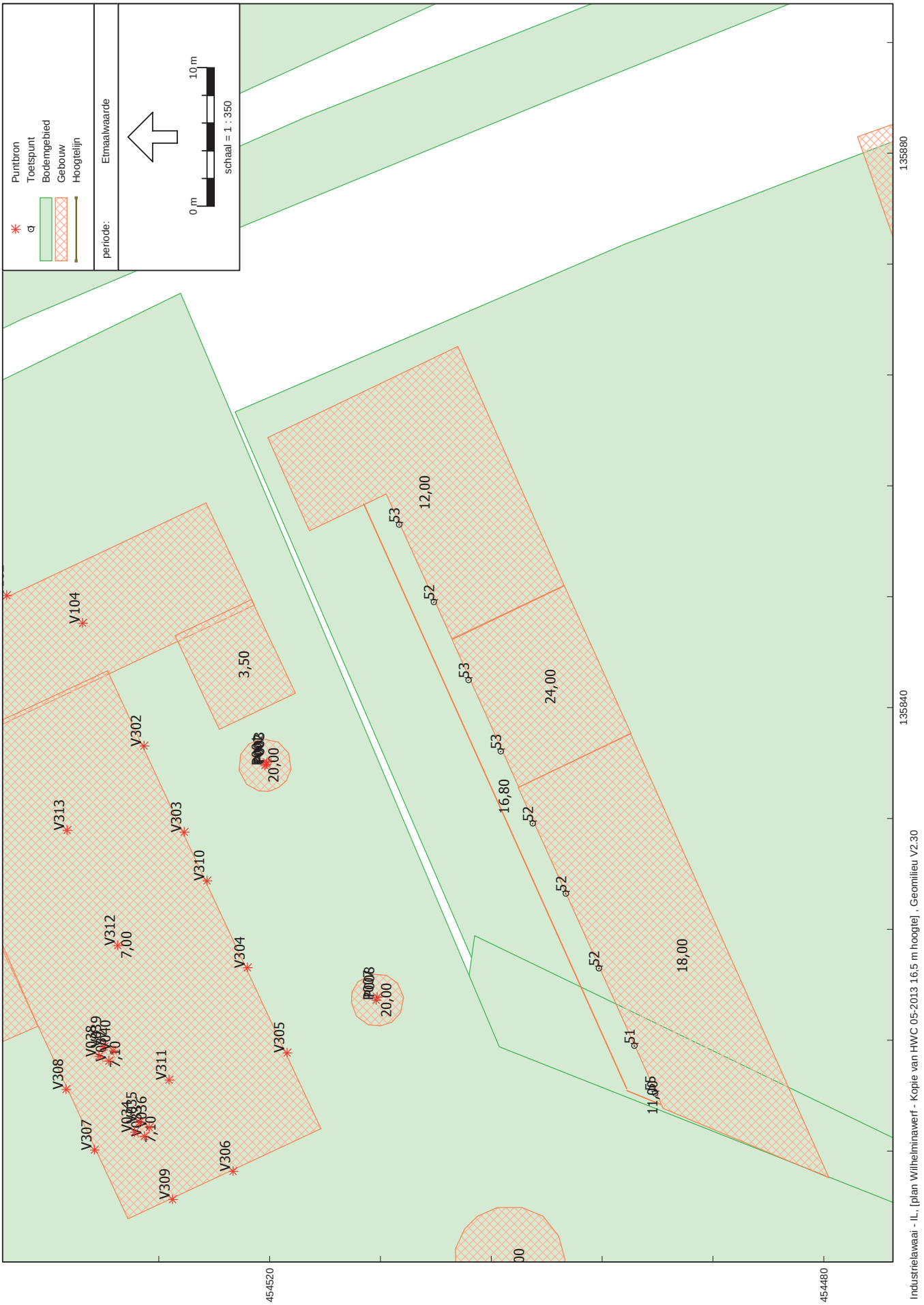
Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:45

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

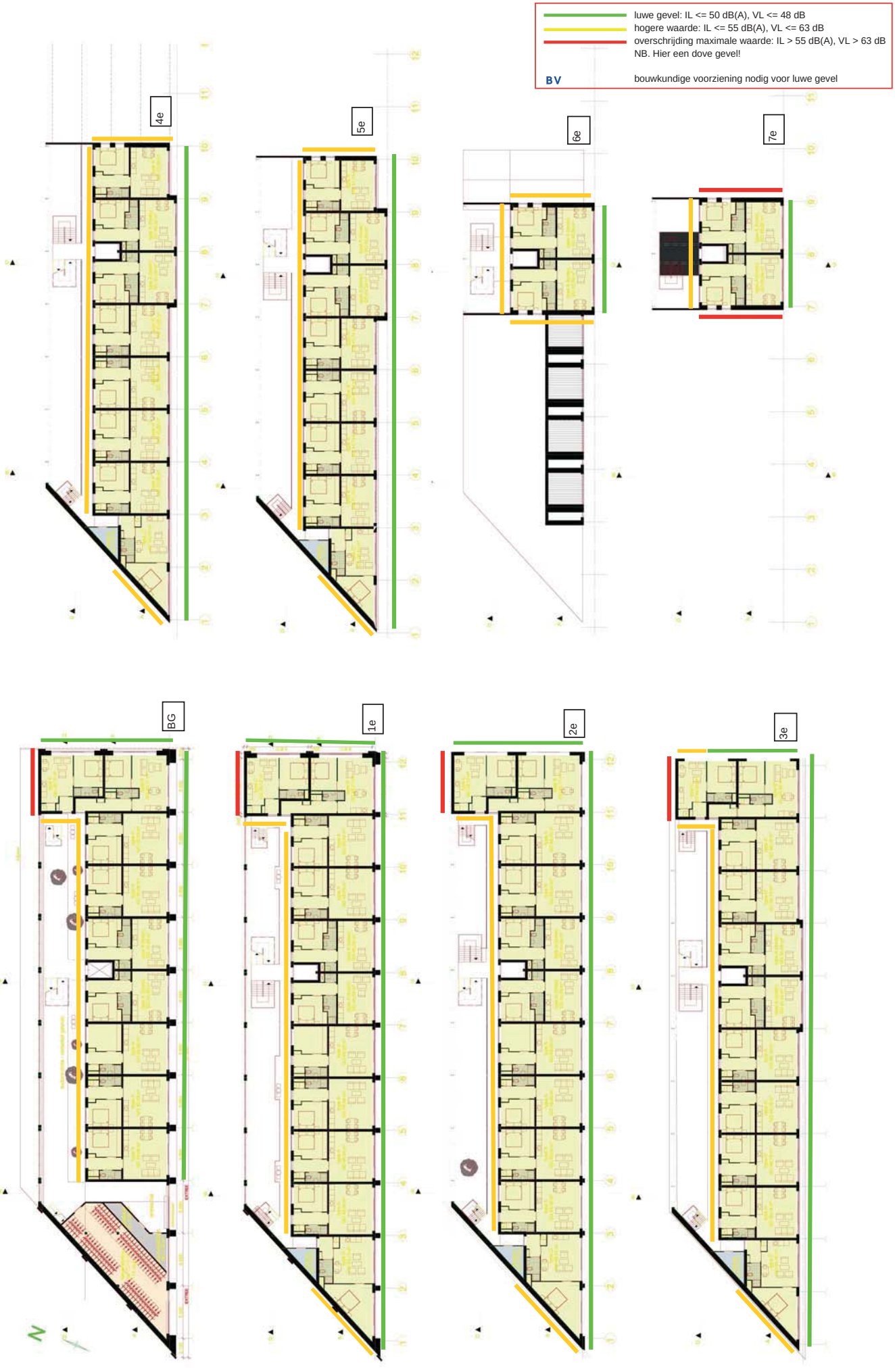


Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

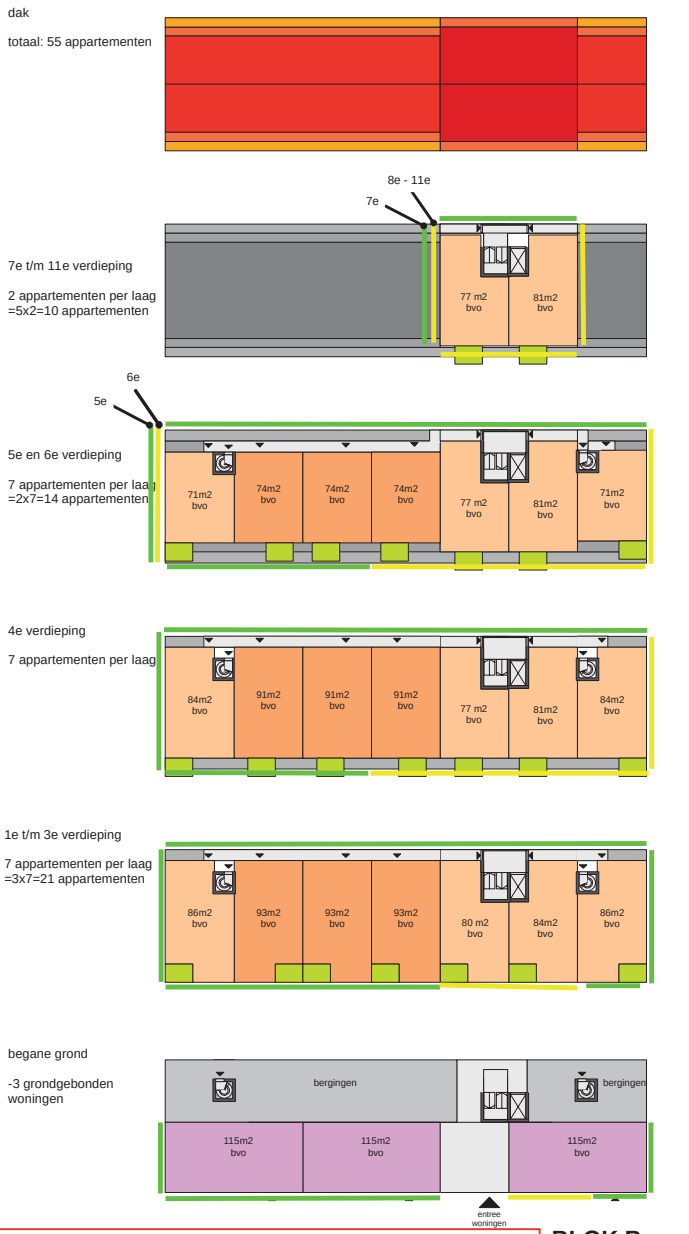

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
454520
454480
135880
135840
12,00
24,00
18,00
13,80
3,50
20,00
20,00
7,00
7,10
7,10
11,00
V104
V302
V303
V304
V305
V306
V307
V308
V309
V310
V311
V312
V313


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode: Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
12,00
24,00
16,80
18,00
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels


luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
NB. Hier een dove gevel!
BV
bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel
4e
5e
6e
7e
BG
1e
2e
3e

TOTAAL OVERZICHT woningen



luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
NB. Hier een dove gevel!

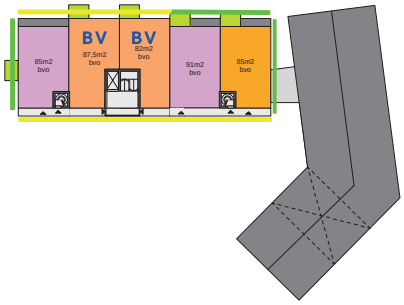
BV bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

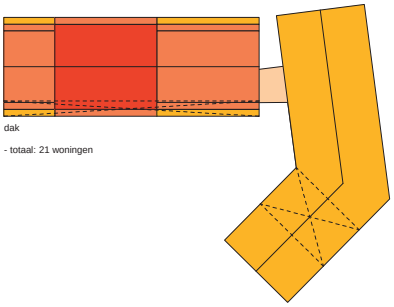
BLOK B
55 appartementen

TOTAAL OVERZICHT woningen

4e verdieping

- 5 appartementen per laag





dak

- totaal: 21 woningen

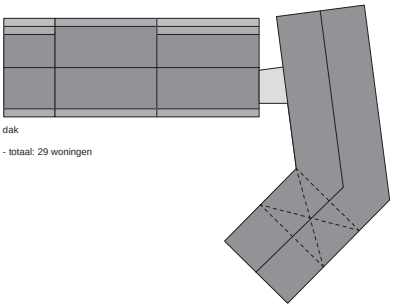
3e verdieping

- 5 appartementen per laag



3e verdieping

- 6 appartementen per laag

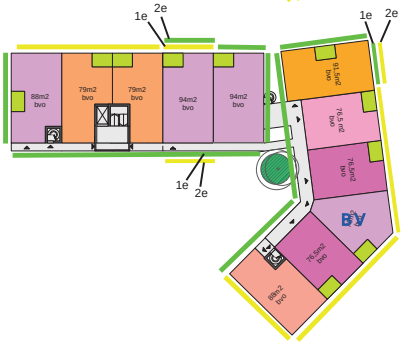


dak

- totaal: 29 woningen

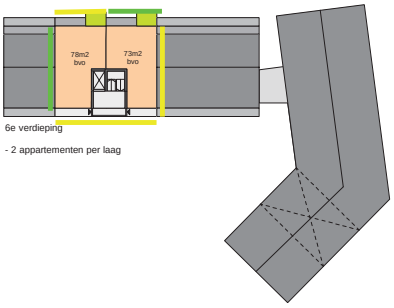
1e en 2e verdieping

- 5 appartementen per laag



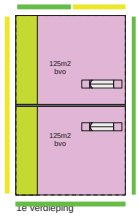
1e en 2e verdieping

- 6 appartementen per laag



6e verdieping

- 2 appartementen per laag

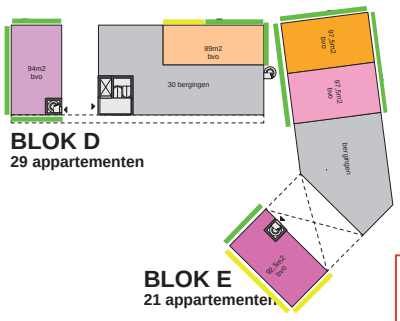


1e verdieping

- 2 appartementen

begane grond

- 2 grondgebonden woningen

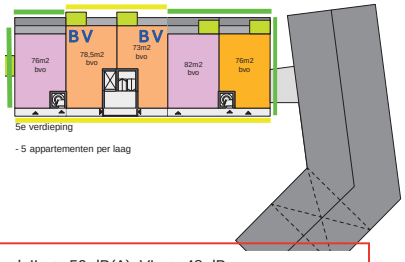


BLOK D
29 appartementen

BLOK E
21 appartementen

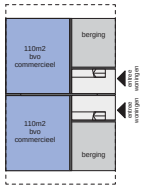
begane grond

- 3 grondgebonden woningen



5e verdieping

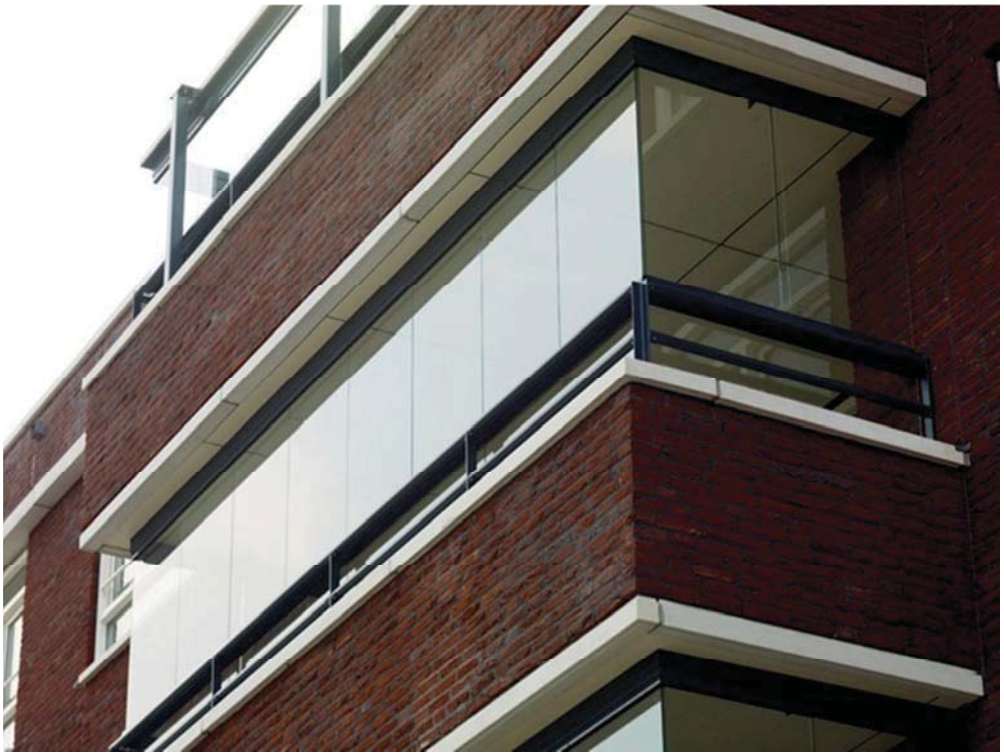
- 5 appartementen per laag



BLOK C
horeca / 2 appartementen

	luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
	hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
	overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB NB. Hier een dove gevel!
BV	bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen













Bijlage 7: Hogere waarden

Hogere waarden

project: Wilhelminawerf te Utrecht
projectnr.: 12.0948.v02
omschrijving: cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5				
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5				
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5				
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5				**52**
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				
104_A	blok A APP 43-51	13,5				
104_B	blok A APP 43-51	16,5				
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				**53**
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				**54**
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				**54**
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				**55**
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				**DG/BV**
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				**DG/BV**
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				**DG/BV**
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				**DG/BV**
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				**DG/BV**
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				**DG/BV**
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				**DG/BV**
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				**DG/BV**
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				**DG/BV**
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				**DG/BV**
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				**DG/BV**
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				**DG/BV**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				DG/BV
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				DG/BV
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				DG/BV
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				DG/BV
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				DG/BV
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				DG/BV
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				DG/BV
116_A	blok A APP 43-51	13,5				DG/BV
116_B	blok A APP 43-51	16,5				DG/BV
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				DG/BV
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				DG/BV
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				DG/BV
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				DG/BV
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				DG/BV
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				DG/BV
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				DG/BV
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				DG/BV
119_A	blok A APP 59-61	19,5				54
119_B	blok A APP 59-61	22,5				DG/BV
120_A	blok A APP 60-62	19,5				55
120_B	blok A APP 60-62	22,5				DG/BV
121_A	blok A APP 43-51	13,5				53
121_B	blok A APP 43-51	16,5				55
200_A	blok A Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5				
201_A	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5				
201_B	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5				
201_C	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5				
201_D	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5				52
201_E	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5				53
201_F	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5				54
202_A	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5				
202_B	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5				
202_C	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5				
202_D	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5				
202_E	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5				52
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5				53
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5				53
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5				51
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5				54
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5				54
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5				54
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5				55
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5				55
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5				53
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5				53
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5				53
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5				54
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5				54
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5				53
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5				53
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5				54
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5				54
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5				54
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5				54
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5				52
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5				52
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5				53
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5				53
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5				53
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5				
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5				
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5				
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5				
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5				51

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5				**51**
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				**51**
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5				
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5				
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5				
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5				
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5				
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5				
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5				
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5				
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5				
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5				
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5				
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5				
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5				
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5				
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5				
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5				
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5				
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5				
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5				
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5				
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5				
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5				
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5				
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5				
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5				
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5				
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5				
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5				
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5				
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5				
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5				
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5				
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5				
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5				
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5				
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5				
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5				
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5				
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5				
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5				
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5				
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5				
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5				
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5				
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5				
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5				
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5				
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5				
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5				
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5				
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5				
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5				
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5				
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5				
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5				
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5				
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5				
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5				
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5				
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5				
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5				

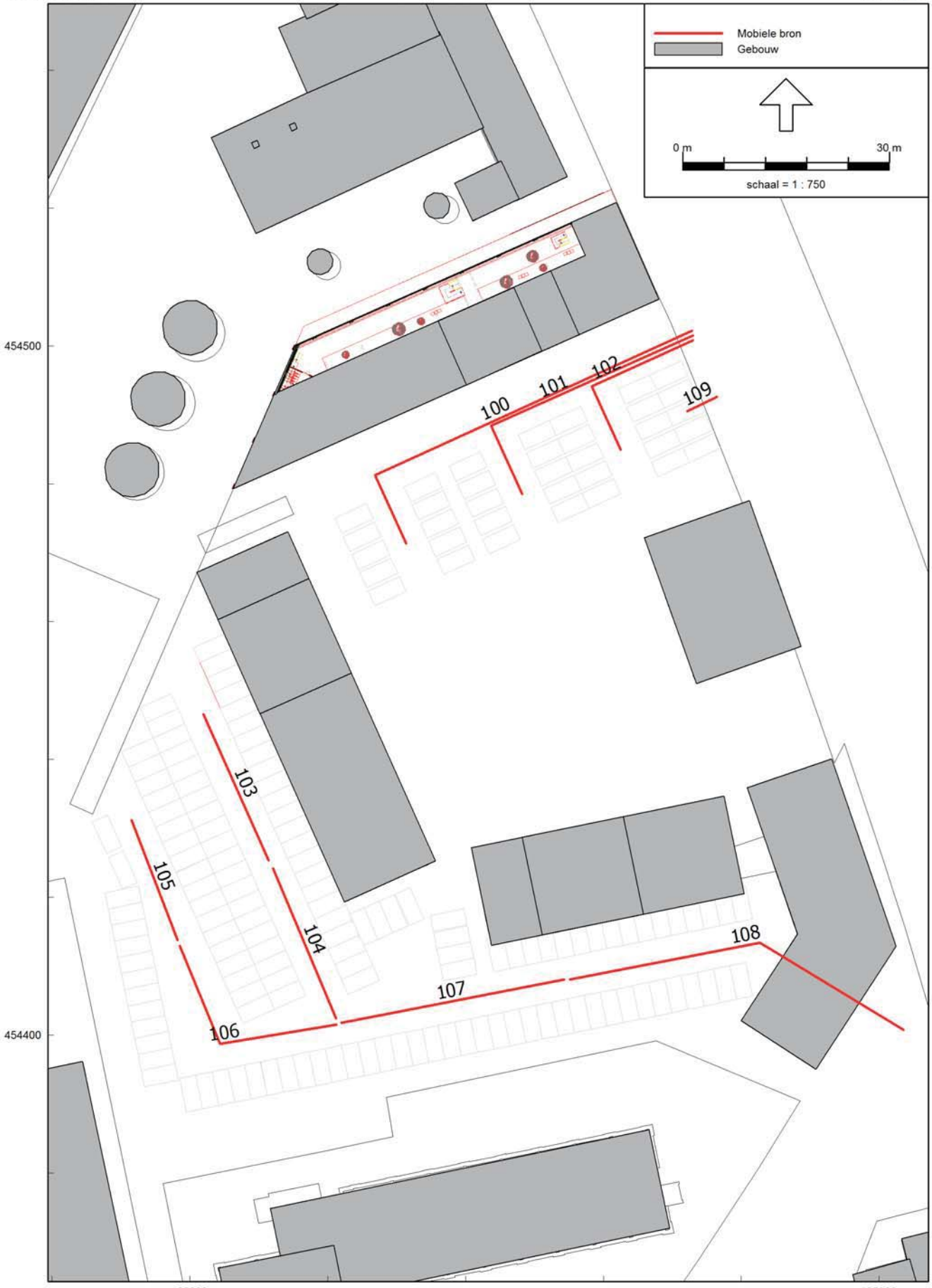
Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5				
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5				
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5				
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5				
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5				
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5				
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5				
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5				
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5				
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5				
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5				
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5				
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5				
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5				
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5				
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5				
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5				
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5				
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5				
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				**53**
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				**53**
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5				**54**
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5				**54**
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5				**54**
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	50			
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	51			
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	51			
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				**51**
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				**51**
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				**51**
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				**51**
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				**51**
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5				
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5				
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5				
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5				
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5				
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5				
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5				
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5				**51**
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5				**51**
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5				**51**
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5				**51**
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5				
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				**52**
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				**52**
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5				**53**
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5				**52**
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5				**52**
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5				**52**
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5				**53**
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5				**53**
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5				**52**
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5				**52**
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5				**52**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5				
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5				**51**
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5				**51**
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5				
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5				
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5				
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5				
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5				
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5				
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5				
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5				
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5				
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5				
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5				
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5				
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	50			
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	50			
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	49			
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5				
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5				
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	51			
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	52			
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	53			
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5				
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5				
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	49			
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	51			
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	52			
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	52			
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5				
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5				
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	50			
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	51			
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	52			
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	52			
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	49			
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	50			
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	50			
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	51			
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5				
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5				
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5				
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5				
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	49			
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	50			
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5				
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5				
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5				
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5				
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5				
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	49			
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5				
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	49			
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	50			
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	50			
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	50			
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	51			
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	50			
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	51			
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	51			
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	53	52		
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	53	51		

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	54	51		
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	53	53		
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	53	52		
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	54	52		
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	52	54		
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	53	54		
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	54	53		
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	51	50		
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	52	50		
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	53	50		
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5				
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5				
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5				
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5				
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5				
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5				
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5				
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5				
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5				
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5				
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5				
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5				
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5				
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5				
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5				
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5				
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5				
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5				

DV/BK dove gevel of bouwkundige voorziening

Bijlage 8: Geluid parkeren



Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - parkeren 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

invoergegevens: mobiele bronnen

Model: parkeren 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
100	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
101	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
102	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
103	Q personenauto	0,75	52	8	4	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
104	Q personenauto	0,75	109	18	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
105	Q personenauto	0,75	40	7	3	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
106	Q personenauto	0,75	106	17	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
107	Q personenauto	0,75	260	42	23	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
108	Q personenauto	0,75	338	55	30	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
109	Q personenauto	0,75	16	13	1	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	27,8	24,8	18,4	29,8
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	27,6	24,7	18,3	29,7
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	27,4	24,5	18,0	29,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	27,3	24,4	18,0	29,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,4	23,0	34,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,0	22,6	34,0
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	31,2	28,3	21,9	33,3
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	30,5	27,7	21,2	32,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	41,6	38,5	32,2	43,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	40,9	37,8	31,5	42,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	39,8	36,7	30,4	41,7
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	38,7	35,7	29,4	40,7
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	41,3	35,1	46,3
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	43,8	40,6	34,5	45,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	42,8	39,6	33,4	44,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	41,8	38,6	32,4	43,6
104_A	APP 43-51	13,50	38,2	35,1	28,9	40,1
104_B	APP 43-51	16,50	37,2	34,1	27,9	39,1
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	43,2	39,9	33,8	44,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,2	39,0	32,8	44,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,7	34,6	28,4	39,6
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,8	33,6	27,5	38,6
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,0	32,8	26,7	37,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	35,2	32,0	25,9	37,0
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	42,1	38,8	32,8	43,8
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	41,7	38,4	32,3	43,4
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	40,9	37,6	31,5	42,6
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	39,9	36,7	30,6	41,7
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	40,2	36,8	30,8	41,8
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,9	36,6	30,5	41,6
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	39,1	35,8	29,8	40,8
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	38,2	35,0	28,9	40,0
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,9	32,6	26,5	37,6
109_C	APP x-20-31-42	7,50	35,8	32,5	26,4	37,5
109_D	APP x-20-31-42	10,50	35,4	32,2	26,1	37,2
110_B	APP x-20-31-42	4,50	18,6	15,5	9,4	20,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	19,6	16,5	10,5	21,5
110_D	APP x-20-31-42	10,50	15,7	12,5	6,6	17,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	16,5	13,3	7,3	18,3
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	15,4	12,2	6,2	17,2
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	15,8	12,6	6,5	17,6
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	15,8	12,6	6,6	17,6
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	17,6	14,3	8,3	19,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	16,5	13,3	7,2	18,3
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,6	13,4	7,4	18,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	16,6	13,4	7,4	18,4
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	17,0	13,8	7,7	18,8
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,1	14,0	7,9	19,0
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	16,7	13,6	7,5	18,6
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	16,5	13,4	7,3	18,4
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	16,0	12,9	6,8	17,9
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	16,1	12,9	6,9	17,9
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	19,3	16,1	9,9	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	18,2	15,2	8,9	20,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	18,6	15,6	9,4	20,6
116_A	APP 43-51	13,50	18,1	15,1	8,9	20,1
116_B	APP 43-51	16,50	18,3	15,5	9,1	20,5
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	18,5	15,4	9,2	20,4
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	18,9	15,8	9,6	20,8
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	20,1	17,1	10,9	22,1
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	16,7	13,6	7,4	18,6
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	16,4	13,5	7,1	18,5
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	16,5	13,5	7,2	18,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	17,2	14,2	8,0	19,2
119_A	APP 59-61	19,50	25,2	22,2	16,4	27,2
119_B	APP 59-61	22,50	25,4	22,6	16,5	27,6
120_A	APP 60-62	19,50	25,6	22,4	16,6	27,4
120_B	APP 60-62	22,50	26,5	23,3	17,5	28,3
121_A	APP 43-51	13,50	26,5	23,7	17,5	28,7
121_B	APP 43-51	16,50	27,2	25,5	18,1	30,5
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	33,1	29,8	23,8	34,8
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	33,3	30,0	23,9	35,0
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	33,4	30,2	24,0	35,2
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	33,1	29,8	23,7	34,8
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	29,6	23,5	34,6
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,4	23,3	34,4
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	32,2	28,9	22,8	33,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	34,9	31,6	25,6	36,6
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,5	32,3	26,2	37,3
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	35,2	32,0	25,9	37,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	34,9	31,7	25,6	36,7
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	34,6	31,4	25,3	36,4
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	36,3	33,1	27,0	38,1
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,0	32,8	26,7	37,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	35,7	32,5	26,4	37,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	35,4	32,2	26,1	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	33,9	30,7	24,6	35,7
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	33,6	30,4	24,3	35,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	33,2	30,0	23,9	35,0
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	32,9	29,8	23,7	34,8
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	32,7	29,5	23,4	34,5
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,8	32,7	26,5	37,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	35,7	32,5	26,4	37,5
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	35,5	32,3	26,2	37,3
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	35,2	32,1	26,0	37,1
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	35,0	31,9	25,8	36,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	33,6	30,5	24,4	35,5
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	33,3	30,2	24,1	35,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	32,7	29,6	23,6	34,6
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	31,9	28,7	22,7	33,7
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	33,9	30,8	24,8	35,8
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	34,1	30,9	24,9	35,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	34,0	30,9	24,8	35,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,5	35,6
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	33,6	30,5	24,4	35,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	33,9	30,7	24,8	35,7
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	34,0	30,9	24,9	35,9
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	33,9	30,8	24,8	35,8
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,6	35,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	33,5	30,4	24,4	35,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	33,7	30,6	24,8	35,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	35,3	32,2	26,4	37,2
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,4	32,3	26,5	37,3
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,3	32,2	26,3	37,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,1	32,0	26,2	37,0
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	35,0	31,8	26,0	36,8
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	34,9	31,8	26,0	36,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	37,8	34,6	28,9	39,6
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	37,7	34,6	28,9	39,6
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	37,6	34,4	28,7	39,4
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	37,3	34,2	28,4	39,2
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,1	33,9	28,2	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	36,9	33,7	28,0	38,7
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,6	39,5	33,8	44,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	43,0	39,9	34,2	44,9
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,8	39,6	33,9	44,6
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,4	39,3	33,6	44,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	42,0	38,9	33,1	43,9
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	41,5	38,4	32,7	43,4
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	41,1	37,9	32,2	42,9
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	43,6	40,5	34,5	45,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,8	39,7	33,8	44,7
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	42,0	38,8	32,9	43,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	41,1	38,0	32,1	43,0
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	40,4	37,3	31,4	42,3
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	39,7	36,6	30,7	41,6
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	42,6	39,4	33,4	44,4
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,4	39,3	33,3	44,3
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,6	43,6
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,0	37,8	31,9	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	40,2	37,1	31,2	42,1
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	39,5	36,4	30,5	41,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	39,0	35,8	29,9	40,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	41,4	38,2	32,2	43,2
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,7	37,5	31,6	42,5
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,0	36,8	30,9	41,8
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	39,3	36,1	30,2	41,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	38,6	35,5	29,5	40,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	38,1	34,9	29,0	39,9
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	37,2	31,2	42,2
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,5	37,2	31,2	42,2
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,7	36,5	30,5	41,5
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	39,0	35,8	29,8	40,8
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	38,3	35,1	29,1	40,1
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	37,7	34,5	28,5	39,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	37,2	34,1	28,1	39,1
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,0	37,8	31,8	42,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,4	37,2	31,2	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	39,8	36,6	30,6	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	39,2	36,0	30,0	41,0
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	38,7	35,5	29,5	40,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	38,2	35,0	29,1	40,0
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,9	32,8	26,8	37,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,4	32,2	26,3	37,2
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,0	31,9	26,0	36,9
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	34,7	31,5	25,6	36,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,4	31,2	25,3	36,2
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	38,5	35,3	29,3	40,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	38,3	35,1	29,2	40,1
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	38,0	34,8	28,8	39,8
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	37,7	34,5	28,5	39,5
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	37,3	34,1	28,2	39,1
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	37,0	33,8	27,8	38,8
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,8	31,7	25,8	36,7
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	34,4	31,2	25,3	36,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	34,0	30,9	25,0	35,9
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	33,8	30,6	24,7	35,6
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	33,5	30,4	24,4	35,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	32,8	29,6	23,6	34,6
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	34,3	31,1	25,1	36,1
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	34,5	31,3	25,4	36,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	34,3	31,2	25,2	36,2
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	34,2	31,0	25,0	36,0
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,9	30,8	24,8	35,8
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	33,8	30,7	24,7	35,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	22,1	19,1	12,8	24,1
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	29,3	26,2	19,9	31,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	30,6	27,4	21,2	32,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	30,8	27,6	21,4	32,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	30,8	27,6	21,4	32,6
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	24,0	20,9	15,0	25,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	26,9	23,9	17,9	28,9
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,3	28,2	22,3	33,2
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,1	29,0	23,2	34,0
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	32,6	29,4	23,6	34,4
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	42,3	39,1	33,4	44,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	42,5	39,3	33,6	44,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,2	39,1	33,3	44,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	41,8	38,7	32,9	43,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,3	38,2	32,5	43,2
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,8	37,7	32,0	42,7
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	30,2	27,0	21,0	32,0
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,8	28,7	22,6	33,7
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,3	29,2	23,0	34,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	32,2	29,1	23,0	34,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	32,0	28,9	22,8	33,9
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	32,0	28,9	22,7	33,9
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,6	34,6
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	32,7	29,5	23,4	34,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	32,6	29,4	23,3	34,4
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	32,4	29,3	23,1	34,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	32,4	29,3	23,1	34,3
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,5	34,6
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	32,7	29,4	23,4	34,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	32,5	29,3	23,2	34,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	32,4	29,2	23,1	34,2
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	31,2	28,1	22,0	33,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	29,8	26,7	20,7	31,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	31,4	28,2	22,2	33,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	31,8	28,6	22,6	33,6
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	31,6	28,4	22,3	33,4
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	31,3	28,2	22,1	33,2
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	31,2	28,1	22,0	33,1
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	31,0	27,8	21,8	32,8
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	31,3	28,1	22,1	33,1
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	31,3	28,1	22,1	33,1
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	42,9	39,8	34,1	44,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,6	39,5	33,9	44,5
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,2	39,1	33,5	44,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	41,2	38,1	32,4	43,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	39,9	36,8	31,1	41,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	28,9	25,9	20,0	30,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,5	50,1
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	47,3	44,2	38,5	49,2
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	44,9	41,8	36,1	46,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,1	26,9	21,1	31,9
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	48,8	45,7	40,0	50,7
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,9	44,8	39,2	49,8
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	47,0	43,9	38,2	48,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	45,1	42,0	36,3	47,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	50,7	47,6	41,9	52,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	49,7	46,6	41,0	51,6
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,7	45,6	40,0	50,6
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	47,8	44,6	39,0	49,6
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	46,9	43,8	38,1	48,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	46,0	42,9	37,3	47,9
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	50,4	47,3	41,6	52,3
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	49,4	46,3	40,7	51,3
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	48,4	45,3	39,7	50,3
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	47,5	44,4	38,7	49,4
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	46,6	43,5	37,9	48,5
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	45,9	42,7	37,1	47,7
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	48,2	45,1	39,5	50,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	47,9	44,7	39,1	49,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	47,0	43,8	38,2	48,8
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,0	42,9	37,2	47,9
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	45,1	42,0	36,4	47,0
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	44,4	41,2	35,6	46,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	33,4	30,3	24,6	35,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	34,6	31,5	25,8	36,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	34,9	31,7	26,0	36,7
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,6	30,5	24,8	35,5
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	34,5	31,4	25,7	36,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	34,4	31,3	25,7	36,3
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	36,4	33,3	27,6	38,3
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	36,3	33,2	27,5	38,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	36,1	33,0	27,3	38,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	38,6	35,5	29,8	40,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	38,2	35,1	29,4	40,1
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	38,7	35,6	29,9	40,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	40,5	37,4	31,7	42,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	39,8	36,7	31,1	41,7
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,3	37,2	31,5	42,2
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,2	44,1	38,5	49,1
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	45,6	42,5	36,8	47,5
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	44,2	41,1	35,4	46,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	50,7	47,6	42,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	47,3	44,2	38,6	49,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	45,1	42,0	36,4	47,0
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	46,7	43,6	38,0	48,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	46,0	42,9	37,2	47,9
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	44,7	41,6	36,0	46,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	43,3	40,2	34,5	45,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	43,4	40,3	34,7	45,3
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	43,0	39,9	34,2	44,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	49,5	46,4	40,8	51,4
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	48,0	44,9	39,3	49,9
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	52,8	49,7	44,0	54,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	49,3	46,2	40,5	51,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	47,4	44,3	38,7	49,3
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	50,0	46,9	41,3	51,9
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,4	50,1
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	46,7	43,6	37,9	48,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	49,5	46,4	40,8	51,4
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	48,5	45,4	39,7	50,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,2	44,1	38,4	49,1
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	45,0	41,9	36,2	46,9
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	44,9	41,8	36,1	46,8
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	44,5	41,4	35,7	46,4
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	41,5	38,4	32,7	43,4
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	41,8	38,7	33,1	43,7
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,9	43,6
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,9	33,4	26,5	38,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	36,8	33,9	27,4	38,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,5	33,3	27,4	38,3
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,8	33,6	27,8	38,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	33,7	30,6	24,9	35,6
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	32,4	29,3	23,6	34,3
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	24,7	21,7	15,8	26,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	23,7	20,9	14,7	25,9
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	23,7	21,2	14,6	26,2
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,7	23,7	16,4	28,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)

Gecumuleerde geluidsbelasting in dB (tbv BOUWBESLUIT)

conform: Reken en meetvoorschrift 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2)

project: Wilhelminawerf te Utrecht
projectnr.: 12.0948.v02
omschrijving: cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

L^*_{VL} = **1,00*L_{VL} + 0,00**
L^*_{RL} = **0,95*L_{RL} - 1,40**
L^*_{IL} = **1,00*L_{IL} + 1,00**
L^*_{LL} = **0,98*L_{LL} + 7,03**

L_{CUM} = **10log[som(10^(L^*_n/10)]**
n = VL, RL, IL, LL

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5	53,9		47,3		**55,0**
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5	53,9		48,8		**55,3**
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5	53,7		49,8		**55,5**
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5	53,6		51,5		**56,1**
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	53,9		44,7		**54,5**
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	53,9		45,4		**54,6**
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	53,8		46,5		**54,7**
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	53,7		48,9		**55,2**
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	51,7		46,8		**53,2**
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	51,8		46,7		**53,2**
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	52,1		46,9		**53,5**
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	52,4		48,8		**54,3**
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	49,2		48,5		**52,4**
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	49,7		48,5		**52,6**
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	50,7		48,5		**53,2**
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	51,2		49,3		**53,8**
104_A	blok A APP 43-51	13,5	51,8		48,1		**53,7**
104_B	blok A APP 43-51	16,5	52,0		50,2		**54,7**
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		**52,2**
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	49,2		48,7		**52,5**
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	50,3		47,4		**52,5**
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		**52,2**
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	51,7		47,1		**53,3**
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	51,9		47,7		**53,6**
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	52,1		48,6		**54,0**
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	52,6		50,7		**55,2**
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	47,1		48,6		**51,6**
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	48,2		47,7		**51,5**
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	49,4		46,1		**51,4**
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	50,3		46,5		**52,1**
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	46,6		46,4		**50,0**
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	47,8		44,5		**49,8**
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	48,8		44,7		**50,5**
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	49,7		45,0		**51,2**
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,9		42,2		**48,4**
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	48,1		42,7		**49,5**
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	49,2		43,2		**50,4**
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,4		53,3		**55,0**
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	47,2		53,9		**55,6**
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	48,5		54,4		**56,2**
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	34,8		**55,1**		**56,1**
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	37,1		**55,0**		**56,1**
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	41,8		**55,0**		**56,2**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]	
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	44,9		**55,0**		**56,3**	
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	35,8		**55,0**		**56,0**	
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	38,0		**55,0**		**56,1**	
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	43,4		**55,0**		**56,2**	
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	45,7		**55,0**		**56,4**	
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		**55,0**		**56,0**	
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	38,3		**55,0**		**56,1**	
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	41,7		**55,0**		**56,2**	
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		**55,0**		**56,0**	
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	45,1		**55,0**		**56,3**	
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	45,6		**55,0**		**56,4**	
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	46,0		**55,0**		**56,4**	
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	46,8		**55,0**		**56,5**	
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	36,3		**55,0**		**56,0**	
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	38,4		**55,0**		**56,1**	
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	44,4		**55,0**		**56,3**	
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	46,1		**55,0**		**56,4**	
116_A	blok A APP 43-51	13,5	46,2		**55,0**		**56,4**	
116_B	blok A APP 43-51	16,5	46,7		**55,0**		**56,5**	
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	37,1		**55,0**		**56,1**	
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	37,9		**55,0**		**56,1**	
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	41,6		**55,0**		**56,2**	
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	43,7		**55,0**		**56,3**	
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	48,3		56,1		**57,6**	**D**
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	48,8		57,3		**58,8**	**D**
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	48,9		59,2		**60,5**	**D**
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	48,6		59,7		**61,0**	**D**
119_A	blok A APP 59-61	19,5	50,4		54,3		**56,5**	
119_B	blok A APP 59-61	22,5	51,3		56,0		**58,0**	**D**
120_A	blok A APP 60-62	19,5	47,1		54,7		**56,3**	
120_B	blok A APP 60-62	22,5	49,0		56,7		**58,3**	**D**
121_A	blok A APP 43-51	13,5	50,5		53,2		**55,8**	
121_B	blok A APP 43-51	16,5	51,2		54,5		**56,9**	
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5	45,0		44,6		**48,3**	
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5	45,5		47,5		**50,2**	
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5	45,6		48,7		**51,1**	
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5	46,1		49,8		**52,1**	
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5	46,7		51,8		**53,7**	
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5	47,3		53,2		**55,0**	
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5	47,4		53,5		**55,3**	
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5	41,2		45,8		**47,9**	
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5	43,4		47,3		**49,5**	
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5	45,5		48,7		**51,1**	
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5	46,9		50,5		**52,8**	
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5	47,5		52,5		**54,5**	
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5	47,6		53,0		**54,9**	
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5	46,4		53,2		**54,9**	
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5	43,7		51,5		**53,0**	
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5	45,2		53,7		**55,2**	
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5	46,6		54,1		**55,7**	
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5	47,2		54,5		**56,1**	
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5	47,5		54,8		**56,4**	
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5	46,8		55,0		**56,5**	
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5	48,6		52,7		**54,9**	
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5	49,6		53,1		**55,4**	
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5	51,1		53,5		**56,1**	
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5	51,8		53,9		**56,6**	
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5	52,1		54,1		**56,9**	
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5	44,0		52,9		**54,3**	
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5	45,7		53,3		**54,9**	
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5	47,0		53,6		**55,3**	
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5	47,6		53,9		**55,6**	
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5	47,5		54,1		**55,8**	

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5	47,6		54,2		**55,9**
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5	47,7		51,9		**54,0**
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5	49,4		52,2		**54,7**
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5	51,4		52,7		**55,7**
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5	52,0		53,0		**56,1**
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5	52,3		53,3		**56,4**
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5	44,2		49,7		**51,6**
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5	44,6		50,0		**51,9**
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5	45,4		50,3		**52,3**
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5	46,9		50,6		**52,8**
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5	47,7		50,7		**53,2**
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5	47,6		50,8		**53,2**
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	47,5		50,9		**53,3**
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5	44,6		49,7		**51,6**
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5	45,5		49,8		**51,9**
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5	46,8		50,0		**52,4**
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5	47,1		50,1		**52,5**
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5	46,3		50,3		**52,5**
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5	46,8		50,3		**52,6**
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5	41,3		48,9		**50,5**
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5	43,0		49,3		**51,0**
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5	44,1		49,4		**51,3**
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5	45,4		49,5		**51,6**
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5	46,0		49,5		**51,9**
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5	45,9		49,6		**51,9**
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5	47,3		49,7		**52,4**
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5	42,7		49,1		**50,8**
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5	43,3		49,3		**51,1**
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5	44,2		49,2		**51,2**
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5	44,9		49,2		**51,3**
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5	46,2		49,2		**51,7**
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5	48,2		49,3		**52,4**
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5	47,2		46,5		**50,4**
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5	48,1		46,9		**51,0**
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5	48,9		46,8		**51,4**
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5	49,8		46,7		**51,9**
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5	51,2		44,8		**52,3**
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5	52,5		44,5		**53,3**
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5	54,1		44,5		**54,7**
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5	49,7		47,2		**52,0**
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5	49,8		46,7		**51,9**
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5	50,4		44,8		**51,7**
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5	51,4		43,9		**52,3**
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5	52,1		43,5		**52,8**
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5	53,2		43,5		**53,7**
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5	49,5		46,3		**51,5**
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5	49,8		46,3		**51,8**
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5	49,6		46,0		**51,5**
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5	50,2		44,1		**51,4**
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5	51,2		43,2		**52,0**
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5	52,0		42,9		**52,6**
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5	52,9		42,5		**53,4**
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5	49,7		45,7		**51,4**
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5	49,7		45,3		**51,3**
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5	50,3		42,9		**51,2**
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5	51,4		42,4		**52,0**
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5	52,2		42,0		**52,7**
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5	53,0		41,5		**53,4**
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5	49,6		44,9		**51,1**
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5	49,4		45,0		**51,0**
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5	49,6		43,0		**50,7**
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5	50,2		42,1		**51,0**
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5	51,4		41,7		**52,0**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5	52,3		41,4		**52,7**
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	53,0		41,1		**53,3**
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5	49,6		45,4		**51,3**
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5	49,8		43,8		**51,0**
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5	50,3		43,0		**51,2**
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5	51,5		42,7		**52,2**
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5	52,3		42,4		**52,8**
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5	53,0		42,0		**53,4**
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5	53,6		41,0		**53,9**
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5	54,5		40,9		**54,7**
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5	54,8		41,2		**55,0**
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5	55,4		41,7		**55,6**
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5	55,3		43,8		**55,7**
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5	50,2		43,0		**51,1**
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5	50,3		42,9		**51,2**
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5	50,7		42,9		**51,5**
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5	51,7		43,3		**52,4**
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5	52,5		43,5		**53,1**
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5	53,1		44,1		**53,7**
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5	53,7		43,4		**54,2**
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5	54,4		43,5		**54,8**
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5	54,8		43,8		**55,2**
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5	55,3		44,2		**55,7**
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5	55,3		45,6		**55,9**
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5	49,7		45,3		**51,3**
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5	49,9		44,7		**51,3**
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5	50,0		44,8		**51,4**
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5	50,2		45,0		**51,6**
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5	51,1		45,3		**52,4**
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5	51,8		45,9		**53,0**
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5	52,9		47,1		**54,1**
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	47,7		52,5		**54,5**
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	48,8		53,2		**55,3**
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	48,6		53,5		**55,5**
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	48,9		53,8		**55,8**
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	49,2		54,0		**56,0**
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	51,6		39,7		**51,9**
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	54,3		40,1		**54,5**
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	55,4		41,2		**55,6**
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	56,1		41,9		**56,3**
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	56,1		43,6		**56,4**
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	49,2		51,5		**54,2**
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	48,2		50,1		**52,9**
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	41,1		50,8		**52,2**
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	39,1		50,9		**52,1**
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,4		51,3		**52,4**
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,6		51,1		**52,3**
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	50,4		47,4		**52,5**
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	53,0		47,2		**54,2**
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,2		44,9		**55,7**
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,1		43,7		**55,5**
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	55,0		44,6		**55,5**
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	54,9		45,8		**55,5**
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5	46,2		49,7		**52,0**
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5	46,1		49,9		**52,1**
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5	46,6		49,9		**52,3**
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5	47,3		50,0		**52,5**
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5	48,4		49,7		**52,7**
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5	49,4		49,9		**53,2**
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5	40,2		50,5		**51,8**
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5	42,1		50,7		**52,1**
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5	42,9		50,8		**52,3**
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5	43,8		50,9		**52,5**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5	44,4		50,9		**52,6**
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5	44,9		49,0		**51,2**
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	42,6		52,4		**53,7**
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	43,3		52,5		**53,9**
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	44,0		52,6		**54,0**
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	44,7		51,6		**53,2**
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	45,3		51,7		**53,4**
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	46,0		51,8		**53,6**
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5	44,1		52,6		**54,0**
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5	44,5		52,8		**54,3**
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5	45,0		52,0		**53,6**
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5	45,6		52,1		**53,8**
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5	45,7		52,1		**53,8**
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5	46,5		50,3		**52,5**
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5	43,9		50,8		**52,4**
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5	45,2		50,9		**52,7**
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5	45,5		50,0		**52,1**
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5	45,7		50,1		**52,2**
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5	46,1		50,2		**52,4**
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5	45,8		50,3		**52,4**
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5	46,6		49,6		**52,0**
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5	46,1		49,7		**52,0**
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5	46,2		49,9		**52,2**
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5	46,6		50,0		**52,3**
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5	46,2		50,1		**52,3**
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5	46,2		46,6		**50,0**
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5	47,0		46,5		**50,3**
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5	53,3		46,3		**54,3**
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	55,3		46,0		**55,9**
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	55,4		46,0		**56,0**
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	54,1		45,1		**54,7**
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5	52,9		51,0		**55,5**
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5	54,0		50,2		**55,8**
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	56,4		49,4		**57,4**
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	57,6		48,3		**58,2**
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	58,0		47,4		**58,5**
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	50,3		46,6		**52,2**
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5	53,8		50,8		**55,9**
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	54,7		49,9		**56,2**
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	56,4		49,1		**57,3**
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	57,3		48,2		**57,9**
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	57,6		47,5		**58,1**
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5	53,3		52,7		**56,5**
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5	54,2		51,7		**56,5**
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	55,8		50,8		**57,3**
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	56,7		49,9		**57,7**
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	57,1		49,1		**57,9**
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	57,5		48,4		**58,1**
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	52,5		52,7		**56,2**
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	53,3		51,8		**56,1**
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	54,8		51,0		**56,6**
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	55,6		49,8		**56,8**
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	56,1		48,9		**57,0**
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	56,6		48,2		**57,3**
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5	51,1		51,1		**54,6**
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5	51,9		50,5		**54,7**
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5	52,7		49,8		**54,9**
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5	54,1		49,1		**55,6**
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	54,8		47,7		**55,8**
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	55,5		47,1		**56,2**
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5	48,7		47,2		**51,5**
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5	49,3		48,3		**52,3**
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5	48,0		48,5		**51,8**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5	55,6		43,1		**55,9**
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5	55,9		42,9		**56,2**
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	56,1		43,2		**56,4**
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5	55,9		42,9		**56,2**
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	56,2		42,4		**56,4**
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	56,5		42,7		**56,7**
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	56,7		42,8		**56,9**
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	57,0		42,9		**57,2**
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	57,1		44,0		**57,4**
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	57,3		43,7		**57,5**
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	57,5		43,5		**57,7**
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	57,5		44,5		**57,8**
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	60,1		49,3		**60,5**
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	60,3		47,9		**60,6**
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	60,3		46,9		**60,5**
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	60,8		52,7		**61,6**
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	60,9		49,3		**61,3**
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	60,8		47,4		**61,0**
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	61,0		49,3		**61,4**
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	61,3		48,1		**61,6**
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	61,3		46,8		**61,5**
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	58,5		45,5		**58,8**
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	59,3		45,8		**59,5**
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	59,6		45,6		**59,8**
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5	47,2		51,7		**53,8**
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5	48,1		51,1		**53,6**
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5	48,9		50,3		**53,2**
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5	42,7		55,0		**56,2**
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5	44,0		51,7		**53,3**
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5	45,5		50,3		**52,3**
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5	41,9		53,2		**54,4**
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5	42,4		52,0		**53,3**
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5	44,6		51,1		**52,8**
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5	46,4		52,7		**54,4**
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5	47,8		52,0		**54,1**
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5	53,0		51,2		**55,6**
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5	47,4		50,0		**52,6**
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5	48,4		50,1		**52,9**
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5	49,7		50,0		**53,4**
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5	44,5		50,1		**51,9**
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5	45,4		50,3		**52,3**
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5	47,1		50,3		**52,7**

#: cumulatie van parkeren en HWC

D: dove gevel

Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181
F +31 (0)20-6634962
E Amsterdam@chri.nl
www.chri.nl

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

MEMO

T.a.v. De heer R. Goes
Van ir. B. Verheggen

Datum	Referentie	E-mail	Behandeld door
18 februari 2015	20131482-08	babette.verheggen@dpa.nl	B. Verheggen/TvD

Betreft **Wilhelminawerf Utrecht; Binnenniveaus t.g.v. HWC Kanaalweg**

In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het plan Wilhelminawerf is door ons de geluidwering van de gevel van het plan getoetst aan de eisen uit het Bouwbesluit. Het plan is gelegen binnen de geluidzone van diverse wegen en van de HulpwarmteCentrale Kanaalweg (HWC). Omdat tegelijkertijd ook een bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening de optredende binnenniveaus ten gevolge van de HWC nader beschouwd. Hierbij is ook de laagfrequente bijdrage in het geluid betrokken, welke bij een beoordeling aan de eisen uit het Bouwbesluit achterwege kan blijven.

Uitgangspunten

De optredende geluidniveaus ten gevolge van de HWC worden gekenmerkt door een laagfrequente bijdrage. Het middels het geluidmodel berekende spectrum ter plaatse van de maatgevende woning is in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel1 Spectrum HWC

Octaafband	**63 Hz**	**125 Hz**	**250 Hz**	**500 Hz**	**1000 Hz**	**2000 Hz**
Correctieterm	-2	-11	-13	-14	-13	-16

Met behulp van dit spectrum zijn aanvullende berekeningen opgesteld voor het woningtype 3.41. Dit woningtype ondervindt de maatgevende geluidbelasting. De berekende geluidbelasting volgens het rekenmodel bedraagt 60 dB etmaalwaarde. Echter in het rekenmodel is de geluiduitstraling van de schoorsteen zeer ongunstig gemodelleerd. Binnen de mogelijkheden van de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999” kan de schoorsteen anders worden gemodelleerd. Dit resulteert in een 2 dB(A) lagere geluidbelasting: 58 dB(A) etmaalwaarde.

De geluidbelasting van 58 dB(A) etmaalwaarde is gehanteerd in de aanvullende berekeningen. De geluidniveaus in de afzonderlijke etmaalperioden bedragen:

- Dagperiode: 48,8 dB(A)
- Avondperiode: 48,8 dB(A)
- Nachtperiode: 48,0 dB(A)

In de berekeningen is verder uitgegaan van de geluidwerende voorzieningen welke benodigd zijn om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit. Deze maatregelen bestaan uit:

Oostgevel

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m^2;
- Ventilatievoorzieningen BUVA Acoustream;

Westgevel

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m^2;

Noordgevel

- Verzwaarde paneelconstructies met een massa van minimaal 55 kg/m^2;

Dak

- Dakelementen met een geluidisolatie van minimaal $R_{A,weg}$ = 32 dB(A). Dit houdt in dat geen hardschuim als isolatiemateriaal toegepast kan worden.

De slaapkamer van woningtype 3.41 is niet direct onder de schuine kap gelegen, maar is voorzien van een extra betonnen plafond. De geluidbijdrage via de lichte dakconstructie is in de slaapkamer verwaarloosbaar.

Van veel producten zijn slechts indicatieve gegevens beschikbaar van de laagfrequente geluidisolatie. De geluidisolatie in de 63 Hz-octaafband is bepaald op basis van de beschikbare testresultaten (beglazing, paneelconstructies) of literatuur.

<u>Berekeningsresultaten</u>

In de navolgende tabel zijn de berekende geluidniveaus in de woon- en slaapkamer van de maatgevende woning (bouwnummer 3.41) weergegeven. Berekeningsresultaten zijn in de bijlage bij deze memo opgenomen.

Tabel 2 Berekende binnenniveaus

Woonkamer	Dagperiode	36,2 dB(A)	Etmaalwaarde* 45,4 dB(A)
	Avondperiode	36,2 dB(A)	
	Nachtperiode	35,4 dB(A)	
Slaapkamer	Dagperiode	24,7 dB(A)	Etmaalwaarde* 33,9 dB(A)
	Avondperiode	24,7 dB(A)	
	Nachtperiode	23,9 dB(A)	

*: Etmaalwaarde is de hoogste waarde van het geluidniveau in de dagperiode + 0 dB(A), de avondperiode + 5 dB(A) of de nachtperiode +10 dB(A).

Beoordeling

De berekende geluidniveaus variëren van 36 dB(A) in de woonkamer tot 25 dB(A) in de slaapkamer. De etmaalwaarde voor de woon- en slaapkamer bedraagt resp. 45 en 34 dB(A).

In de Wet geluidhinder worden voor de onderhavige situatie geen eisen gesteld aan het binnenniveau in de woningen. In het Bouwbesluit wordt uitgegaan van een toelaatbaar binnenniveau van maximaal 35 dB(A) etmaalwaarde. Wanneer voor de beoordeling van de berekende binnenniveaus wordt aangesloten bij het Bouwbesluit, blijkt dat enkel in de woonkamer een overschrijding van deze waarde optreedt. In de dagperiode bedraagt deze overschrijding 1 dB(A), in de avondperiode 6 dB(A) en in de nachtperiode 10 dB(A)

Een verschil van 1 dB(A) in geluidniveau is niet hoorbaar, verschillen van 6 tot 10 dB(A) zijn wel hoorbaar. In de nachtperiode verblijft men in de regel echter niet in de woonkamer, maar in de slaapkamer. Hier wordt wel aan de eisen voldaan. Enkel tijdens de avondperiode blijft een potentieel hinderlijke situatie aanwezig. Gelet op de beperkte bedrijfsduur van de HWC onder normale omstandigheden (tijdens piekmomenten of calamiteiten, slechts enkele dagen per jaar) wordt het optredende binnenniveau in de avondperiode niet als onredelijk bezwarend geacht.

Slotopmerking

Tot slot merken wij op dat de hiervoor gepresenteerde geluidniveaus zijn gebaseerd op een rekenmodel welke de huidige situatie van de HWC zou omvatten, maar welke niet overeenstemt met de vergunde situatie van de HWC uit 1990. Sinds 1990 zijn door de HWC een tweetal meldingen gedaan van wijziging van de inrichting. Deze zijn echter door de melder als akoestisch niet-relevant aangemerkt. Het rekenmodel van de daadwerkelijk vergunde situatie genereert lagere geluidniveaus. Ook is er volgens informatie van de Gemeente Utrecht geen sprake van een relevante laagfrequente geluidbijdrage. De juridische status van het nu gebruikte rekenmodel is daarmee onduidelijk. Het is dan ook de vraag of de laagfrequente geluidemissie van de HWC het juiste uitgangspunt is.

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

				totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
gebouw	***Woning bwnr 3.41 IL (+63 Hz BVE)**											
Rekenmethode	NPR 5272											
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)											
Spectrum	handinvoer		Ci		-2.0	-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0	--	--
Uitgevoerd door	BVE											

verblijfsgebied	**VG1**			totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Geluidbelasting	58	dB										
Opgegeven in			Letmaal									
Su,tot	61.9	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)									
GA;k	**18.1**	**dB**										
GA;k, vereist		dB										
debiet	**45.0**	**dm3/s**										
debiet, vereist	35.0	dm3/s										
WK												
Su,ruimte	51.7	m2										
GA;k	**12.6**	**dB**										
GA;k, vereist		dB										
V	50.7	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**12.6**	**dB**		GA	12.8	26.5	36.1	42.0	46.8	54.2	0.0	0.0
Lp	45.4	dB		Lp	45.2	31.5	21.9	16.0	11.2	3.8	0.0	0.0

Westgevel

Su,gevel	5.3	m2			Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r														
GA;k,gevel	23.8	dB												
GA,gevel	23.8	dB			GA,g	23.8	24.1	36.7	44.0	53.6	56.4	60.6	0.0	0.0
					Gi,g		22.1	25.7	31	39.6	43.4	44.6	-99.9	-99.9
Lp,gevel	34.2	dB			Lp,g	34.2	33.9	21.3	14.0	4.4	1.6	-2.6	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	3.96 m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	24.1	33.9	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	1.00 m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	37.7	20.3	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	0.34 m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	40.8	17.2	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	4.80 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-4.5	--	RA	55.1	99.0	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0	65.0	99.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	54.6	3.4	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	4.00 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	2.0	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0

Oostgevel

Su,gevel	13.5 m2						Cl		7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
GA;k,gevel	22.8 dB															
GA,gevel	22.8 dB						GA,g	22.8	23.2	35.3	40.0	43.7	49.1	57.9	0.0	0.0
							Gi,g		21.2	24.3	27	29.7	36.1	41.9	-99.9	-99.9
Lp,gevel	35.2 dB						Lp,g	35.2	34.8	22.7	18.0	14.3	8.9	0.1	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	6.80 m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	23.7	34.3	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	5.00 m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	32.7	25.3	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	1.70 m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	35.8	22.2	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	15.40 m	na50	naad	Band en lat	52.2	5.8	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.4	2.6	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	51.6	6.4	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
rooster	1.00 m	*sbub32	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR 63Hz	37.8	20.2	--	DneA	33.5	33.0	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2	99.0	99.0
				Celev: berekend H: 0.0 m D: 0.0 m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m				Cpos		0.0	2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0	0.0	0.0
				RqA: 7.0													
				Qv: 22.5 dm3/s debiet: 22.5 dm3/s													

Noordgevel

Su,gevel	18.2 m2						Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	18.5 dB															
GA,gevel	18.5 dB						GA,g	18.5	18.7	32.7	44.7	50.7	54.7	62.7	0.0	0.0
							Gi,g		16.7	21.7	31.7	36.7	41.7	46.7	-99.9	-99.9
Lp,gevel	39.5 dB						Lp,g	39.5	39.3	25.3	13.3	7.3	3.3	-4.7	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	18.20 m2	*pa37b(	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	18.5	39.5	--	RA	21.8	20.0	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0	99.0	99.0

Dak

Su,gevel	20	m2				Cl		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer					Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--														
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	--	m										
diepte balkon/galerij	--	m	D	--	m										
GA;k,gevel	15.1	dB													
GA,gevel	15.1	dB				GA,g	15.1	15.3	29.3	41.3	51.3	55.3	61.3	0.0	0.0
						Gi,g		13.3	18.3	28.3	37.3	42.3	45.3	-99.9	-99.9
Lp,gevel	42.9	dB				Lp,g	42.9	42.7	28.7	16.7	6.7	2.7	-3.3	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dak	20.00 m2	*da32(6:	dak	DH5b: Wol-geisol.omgekeerde sporenka	15.1	42.9	--	RA	15.8	14.0	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0	99.0	99.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2													
GA;k	**24.1**	**dB**													
GA;k, vereist		dB													
V	26	m3													
T,ref	0.5	s													
GA	**24.1**	**dB**				GA		24.5	36.6	41.2	44.0	49.4	58.5	0.0	0.0
Lp	33.9	dB				Lp		33.5	21.4	16.8	14.0	8.6	-0.5	0.0	0.0

Oostgevel

Su,gevel	10.2	m2				Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
GA;k,gevel	24.1	dB													
GA,gevel	24.1	dB				GA,g	24.1	24.5	36.6	41.2	44.0	49.4	58.5	0.0	0.0
						Gi,g		22.5	25.6	28.2	30	36.4	42.5	-99.9	-99.9
Lp,gevel	33.9	dB				Lp,g	33.9	33.5	21.4	16.8	14.0	8.6	-0.5	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	5.10 m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	25.1	32.9	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	3.80 m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	34.0	24.0	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	1.30 m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	37.0	21.0	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	11.50 m	na50	naad	Band en lat	53.5	4.5	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.5	2.5	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	11.80 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	53.4	4.6	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
rooster	1.00 m	*sbub32	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR 63Hz	37.9	20.1	--	DneA	33.5	33.0	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2	99.0	99.0
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: m D: m													
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		0.0	2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0	0.0	0.0
				Dv 0.1 m Dh m													
				RqA: 7.0													
				Qv: 22.5 dm3/s debiet: 22.5 dm3/s													

Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59

3 juni 2015 - HW 1123 ONTWERPBESLUIT

Vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 Wet geluidhinder

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN UTRECHT

Besluiten tot het vaststellen van hogere waarden ingevolge artikel 59 en 83 Wet geluidhinder voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ten behoeve van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf

Overwegingen

1. Voor het plangebied is een procedure gestart om te komen tot vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.
2. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure voor een plan dat in de zone van een weg (artikel 74 Wet geluidhinder) of in de zone van een industrieterrein (artikel 52 Wet geluidhinder) mag de geluidsbelasting op woningen binnen de zone niet hoger zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, in casu 48 dB (artikel 82 Wet geluidhinder), respectievelijk 50 dB(A) (artikel 44 Wet geluidhinder).
3. Het plangebied ligt in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Overste den Oudenlaan/Europalaan, Kanaalweg/Parallelweg ("stedelijk gebied"; zie artikel 1 Wet geluidhinder, begripsbepaling) en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland.
4. Artikel 83, tweede lid Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied woningen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege binnenstedelijk wegverkeer dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 63 dB. Artikel 59 Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om geluidsgevoelige bestemmingen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege industrielawaai dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 55 dB(A). De geluidsbelastingen vanwege de onder overweging 3 genoemde bronnen gaan die waarden niet te boven.
5. Burgemeester en wethouders van Utrecht maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder), omdat geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard. De gemeente heeft in haar beleid (Geluidsnota Utrecht) aangegeven dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - in stedelijk gebied langs lokale wegen ruimtelijk en verkeerskundig ongewenst is.
   De aanleg van een geluidsreducerend wegdek op de Balijebrug zijnde het maatgevende deel van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan is niet realistisch omdat dit type verharding minder goed toepasbaar is op het brugwegdek. De geluidproductie van de hulpwarmtecentrale is vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Deze vergunning is gebaseerd op de Best Beschikbare Technieken. Het treffen van geluidmaatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.
6. De vast te stellen hogere waarden zullen, overeenkomstig artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder, niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.
7. Artikel 3.30 van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen. Dat wil zeggen dat de voorbereiding en bekendmaking van verschillende besluiten tegelijk worden behandeld. De

procedure wordt gevolgd overeenkomstig de Wro, de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, en artikel 110c van de Wet geluidhinder. Het ontwerp van het besluit ligt zes weken ter inzage.

Ontwerp Besluit

Een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf als volgt vast te stellen:

I Wegverkeerslawaai

Blok B:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 52 dB

Blok D:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 53 dB

Blok E:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 54 dB
Vanwege de Kanaalweg/Parallelweg	maximaal 54 dB

II Industrielawaai

Blok A:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 55 dB(A)

Blok B:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 55 dB(A)

Blok C:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 51 dB(A)

Blok D:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 53 dB(A)

Voor de situering van de waarneempunten wordt verwezen naar het "Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht" van Aveco de Bondt, kenmerk RdG/068/12.0948.v06, datum 19 februari 2015.

Aan het besluit worden voor de nieuwe woningen de volgende voorwaarden verbonden:

- Geluidsluwe gevel
  De woning heeft ten minste één gevel met een geluidsniveau niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling
  De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Buitenruimte
  Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze gelegen aan een gevel waar de geluidsbelasting niet meer dan 5 dB hoger is dan de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning;

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

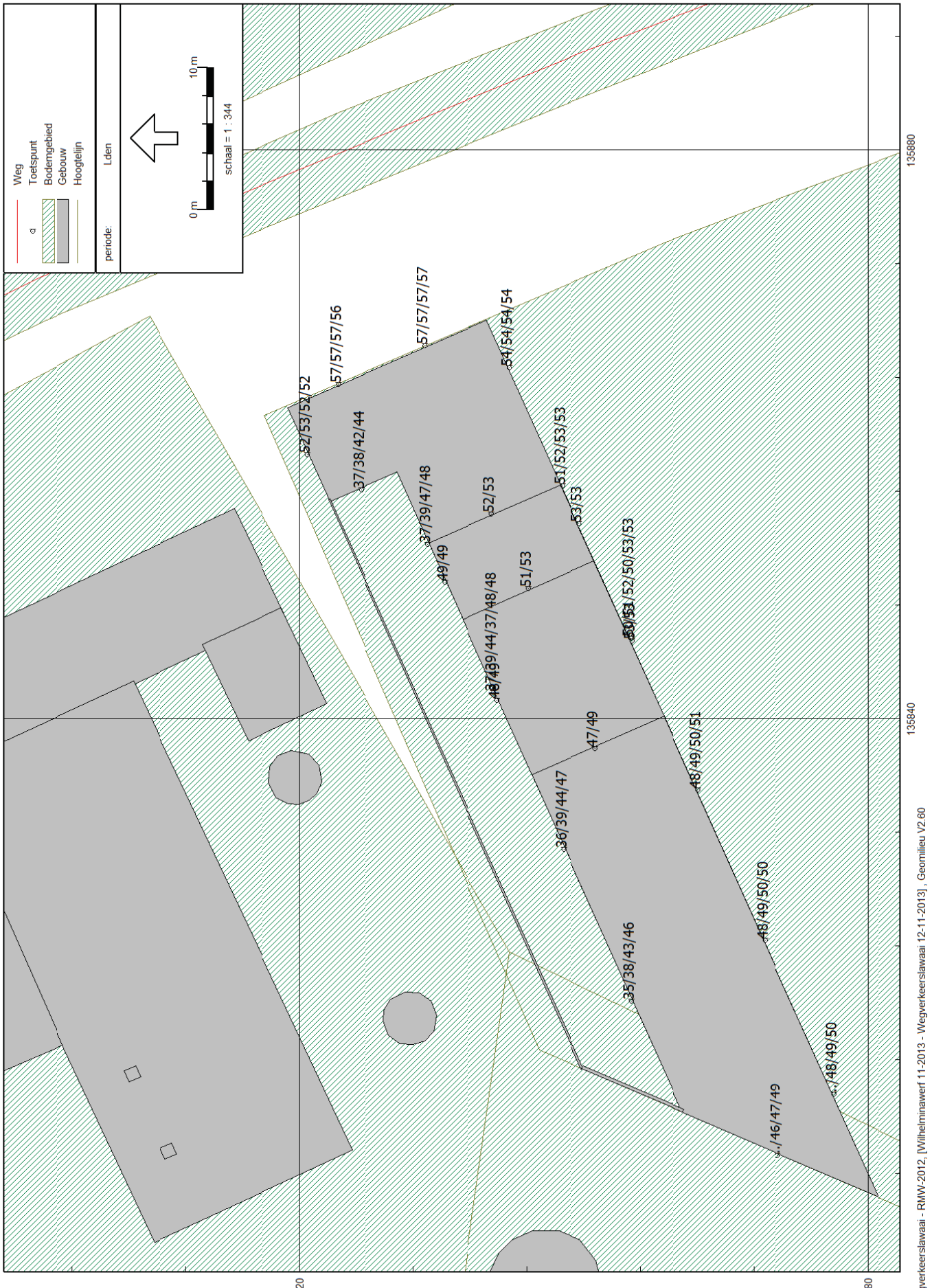
Burgemeester en wethouders van Utrecht,
Namens dezen:

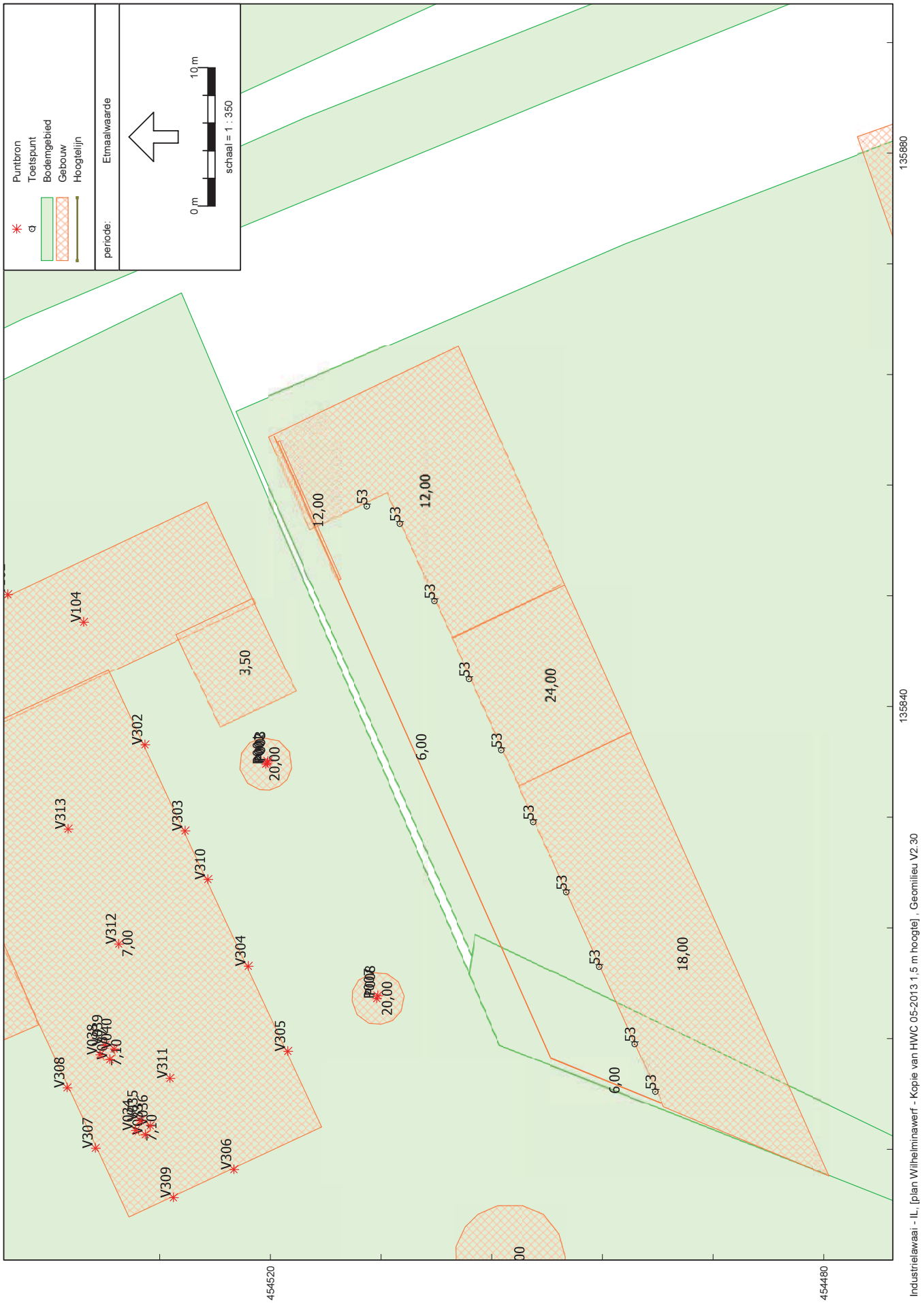
A.M. Cox
Afdelingshoofd Expertise Milieu

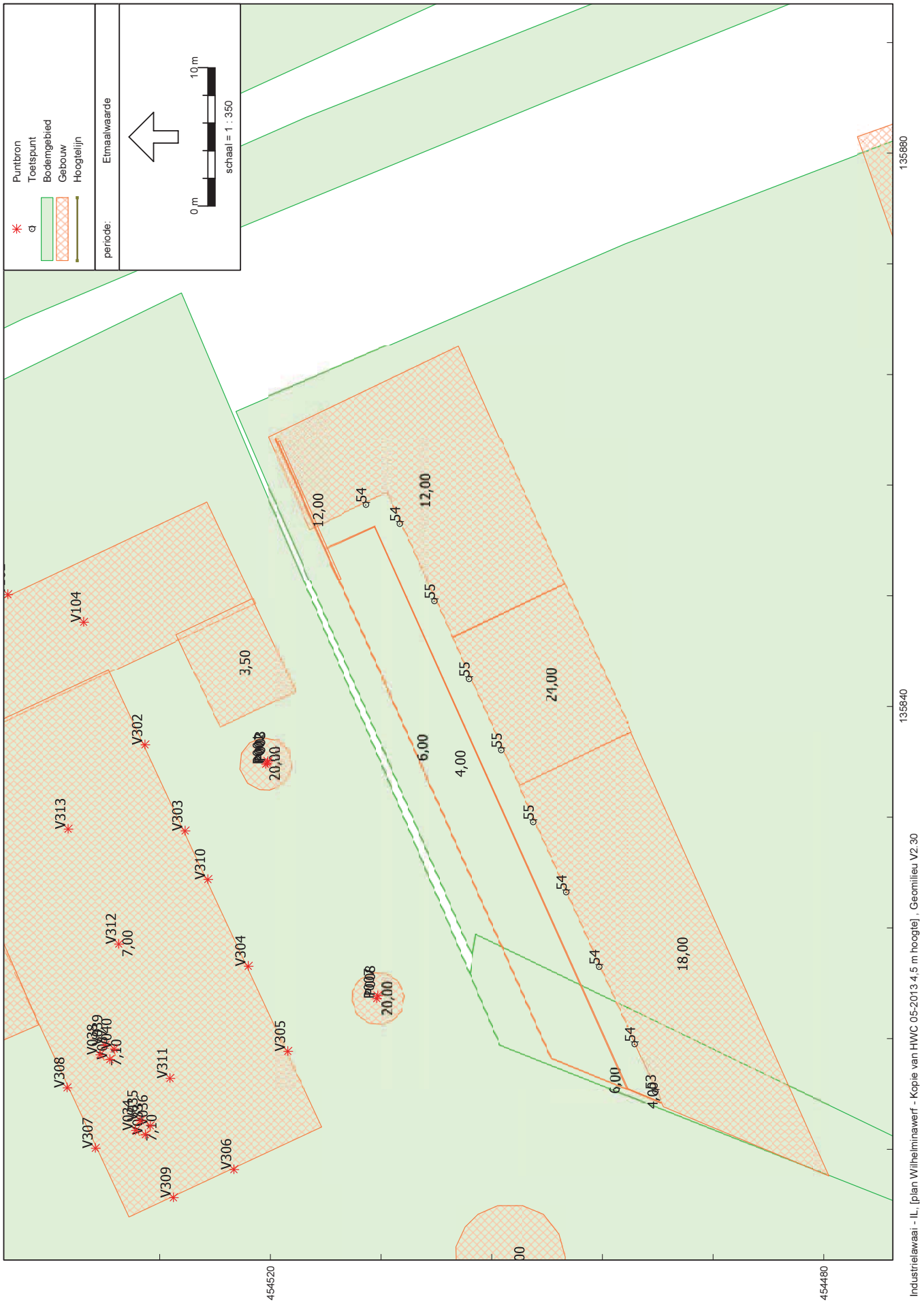
Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A

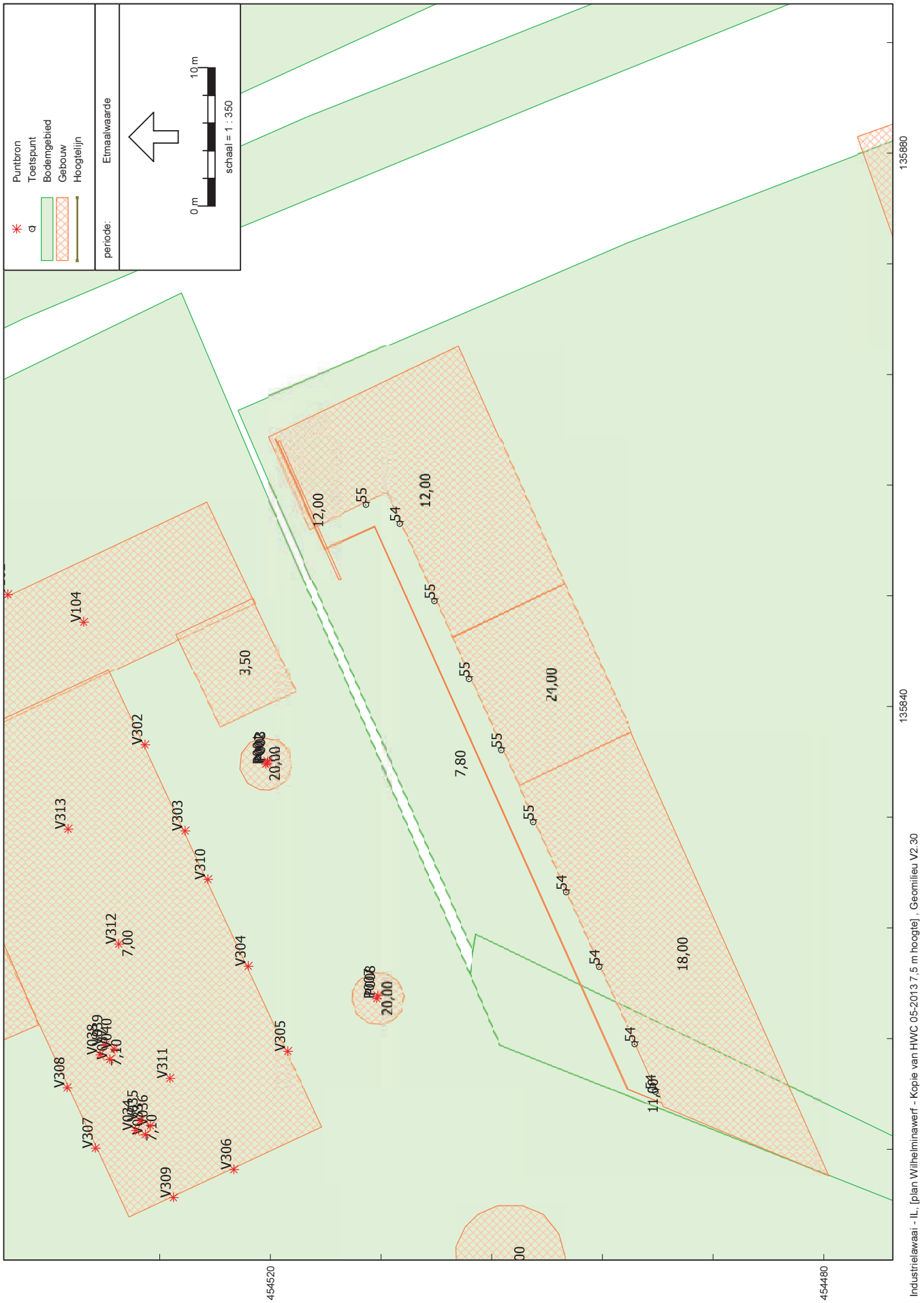
DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

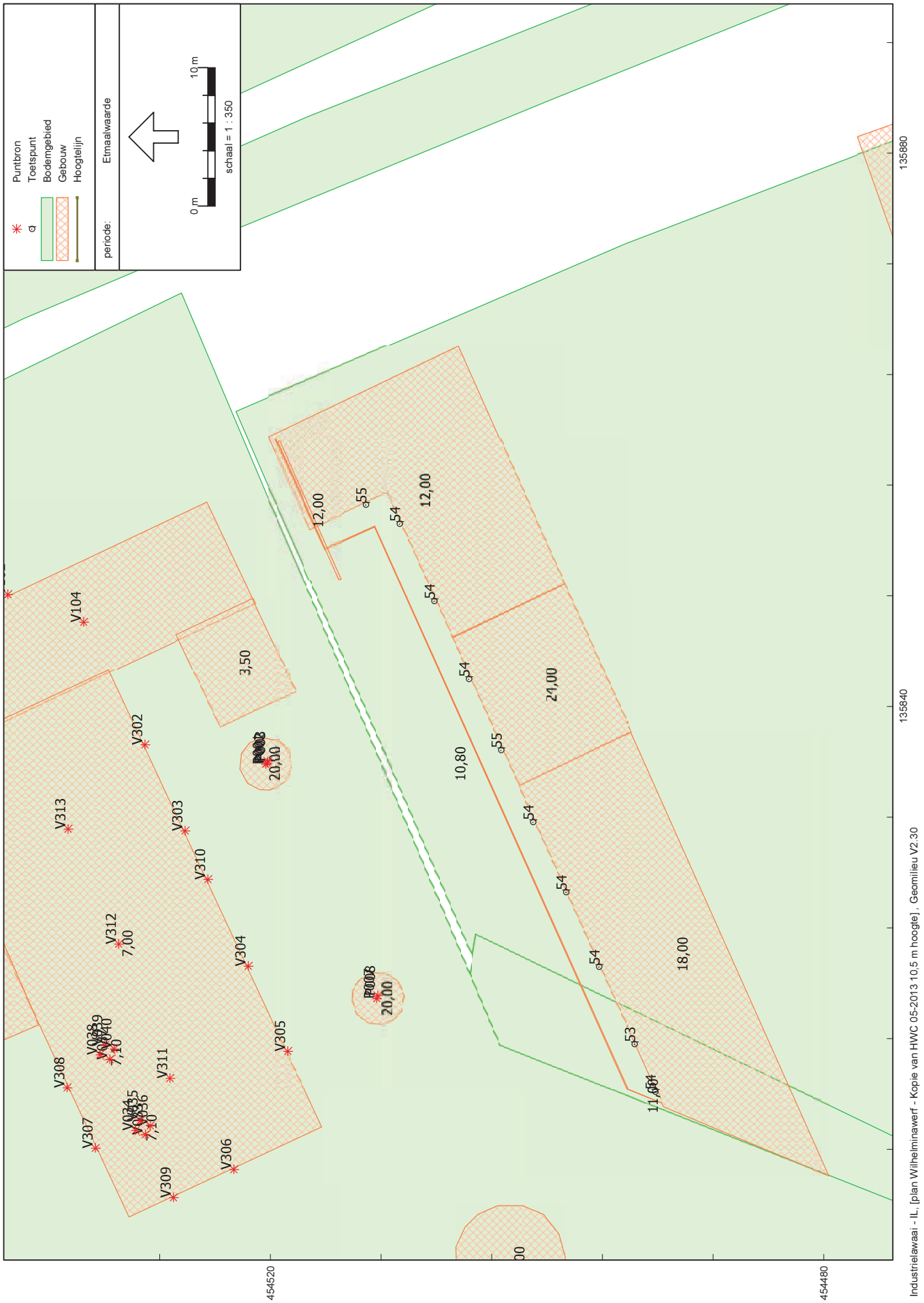
Bijlage VII Geluidbelastingen gevels

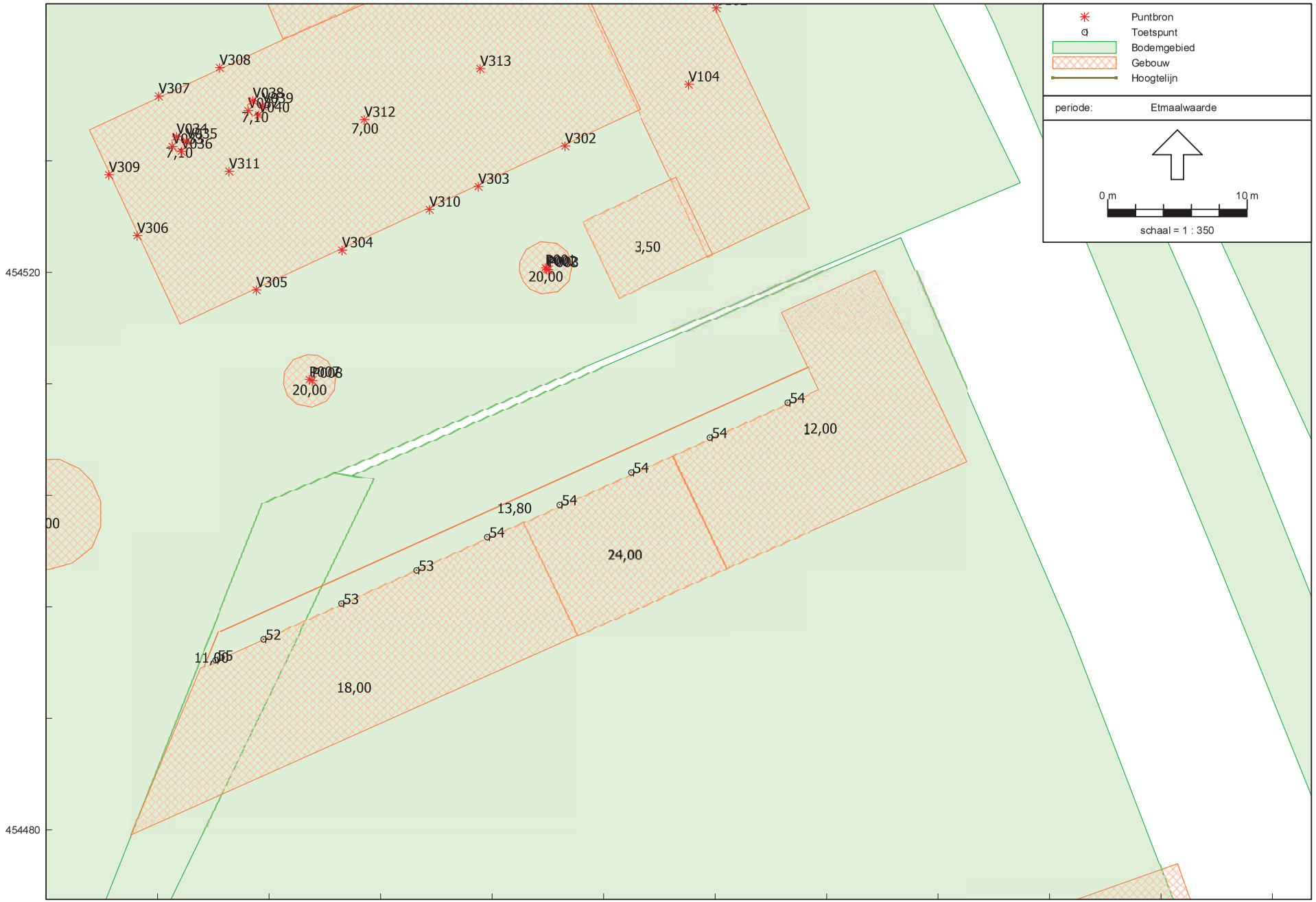

Weg
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Lden
0 m
10 m
schaal = 1 : 344
52/53/52/52
57/57/57/56
57/57/57/57
54/54/54/54
37/38/42/44
37/39/47/48
52/53
51/52/53/53
53/53
49/49
51/53
51/52/50/53/53
48/49/44/37/48/48
47/49
36/39/44/47
48/49/50/51
35/38/43/46
48/49/50/50
46/47/49
48/49/50
454520
135840
135880


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V303
V310
V304
V305
V306
V309
V311
V308
V307
V313
V312
7,00
7,10
7,20
3,50
20,00
20,00
12,00
12,00
6,00
6,00
24,00
18,00
53
454520
454480
135840
135880
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 1,5 m hoogte], Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V303
V310
V304
V305
V306
V309
V307
V308
V311
V313
V312
7,00
7,10
7,20
3,50
20,00
20,00
6,00
4,00
12,00
12,00
21,00
18,00
6,00
4,00
54
55
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V303
V310
V304
V305
V306
V309
V307
V308
V311
V313
V312
7,00
7,10
7,20
3,50
20,00
20,00
12,00
12,00
7,80
21,00
18,00
11,00
454520
454480
135880
135840

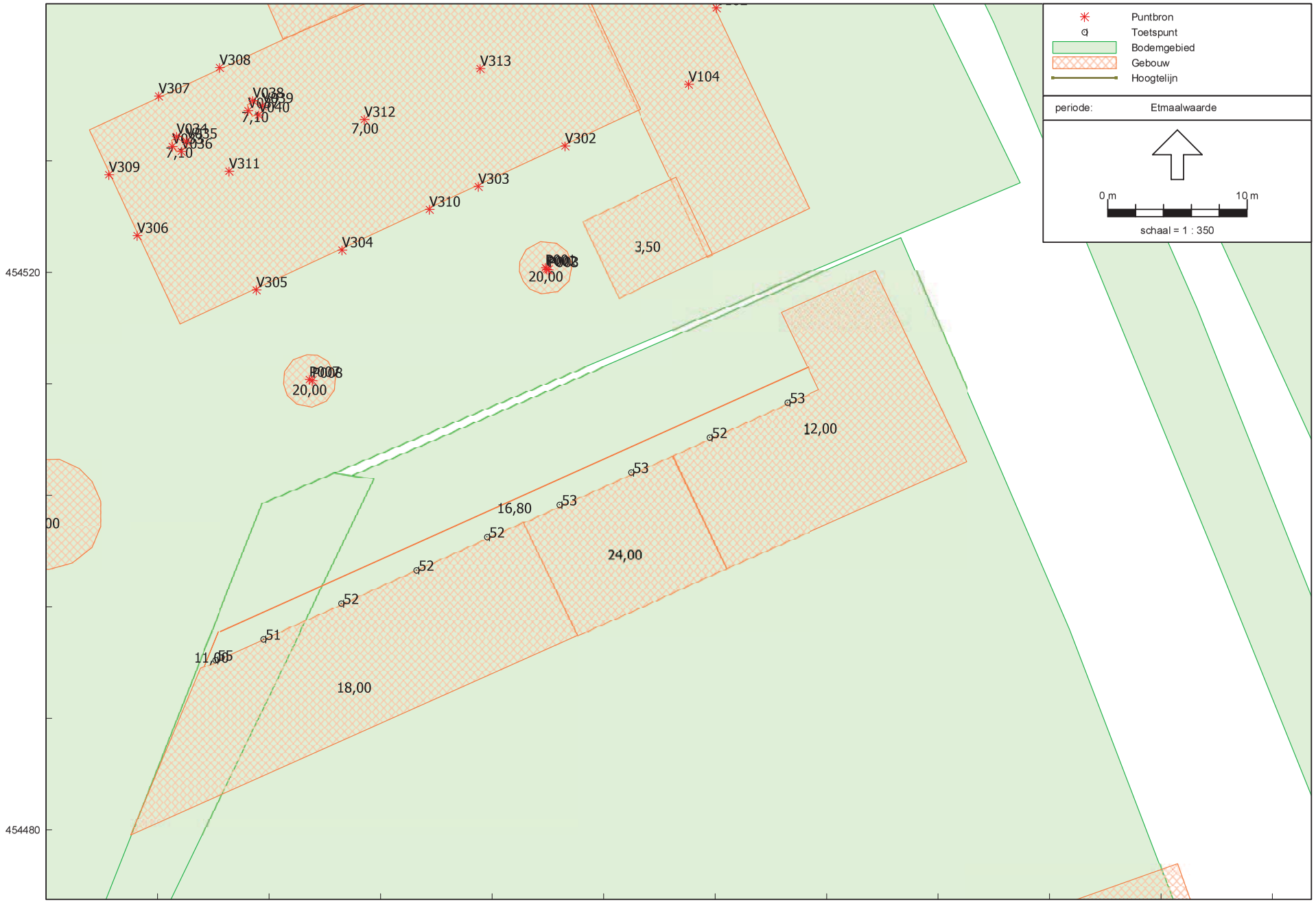

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode: Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
454520
454480
135880
135840
V104
V302
V303
V310
V304
V305
V306
V309
V307
V308
V311
V313
V312
7,00
7,10
7,20
3,50
20,00
20,00
10,80
12,00
12,00
21,00
18,00
11,00
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 13,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:45

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

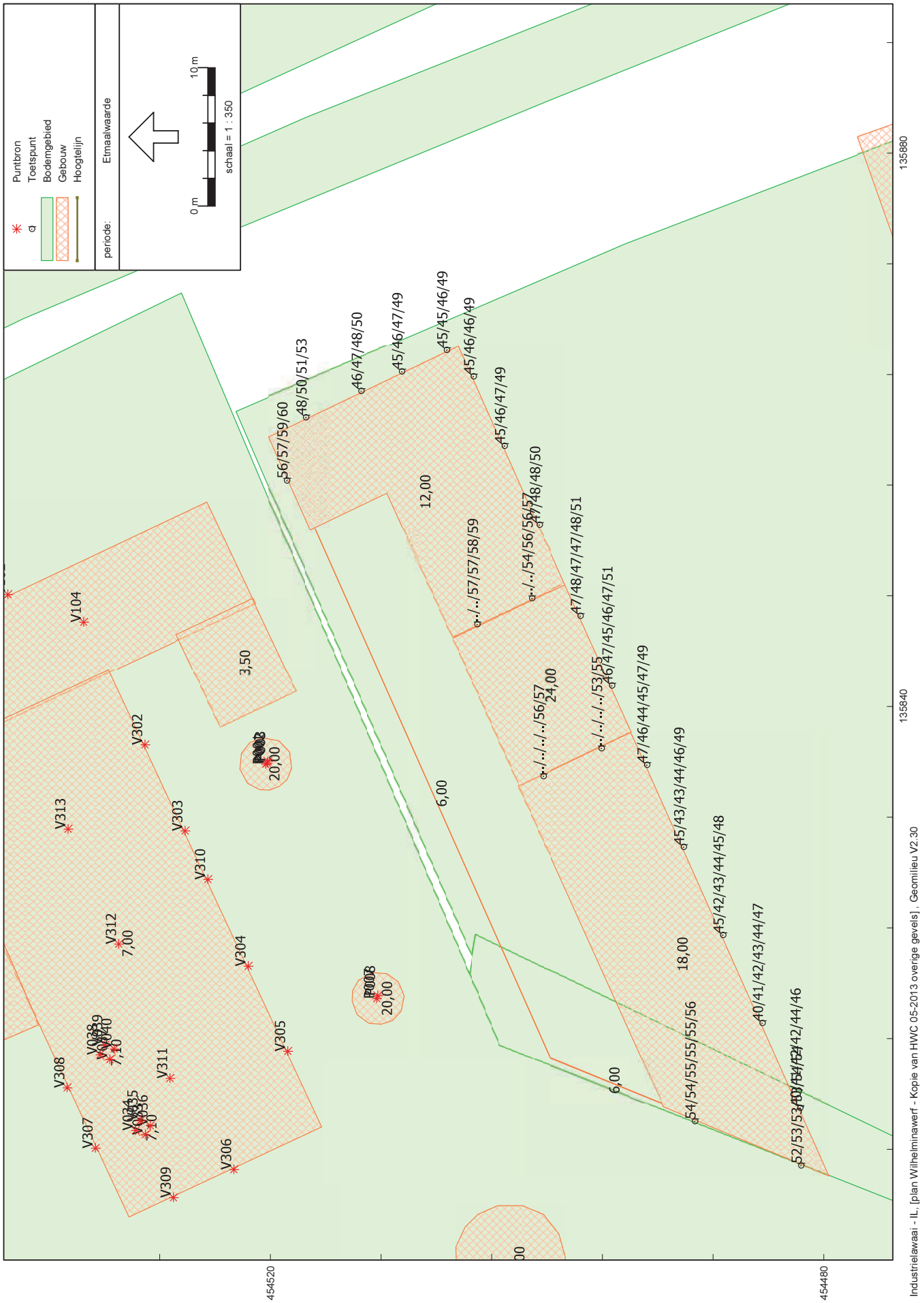
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 13,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:46

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 overige gevels], Geomilieu V2.30

DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Bijlage VIII Geluidwering Gevels

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 3.41 VL**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	spect.2(NPR)
Uitgevoerd door	NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-14.0	-10.0	-7.0	-4.0	-6.0

verblijfsgebied	**VG1**		totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	57	dB						
Opgegeven als		Lden						
Su,tot	41.9	m2 (Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**24.8**	**dB**						
GA;k, vereist	24.0	dB						
debiet	**36.5**	**dm3/s**						
debiet, vereist	35.0	dm3/s						
WK								
Su,ruimte	31.7	m2						
GA;k	**23.0**	**dB**						
GA;k, vereist	22.0	dB						
V	50.7	m3						
T,ref	0.5	s						
GA	**23.0**	**dB**	GA		28.8	29.2	28.1	30.9	40.1
Lp	34.0	dB	Lp		28.2	27.8	28.9	26.1	16.9
Oostgevel								
Su,gevel	13.5	m2	Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	23.8	dB						
GA,gevel	23.8	dB	GA,g	23.8	31.2	29.8	28.2	31.1	40.5
			Gi,g		17.2	19.8	21.2	27.1	34.5
Lp,gevel	33.2	dB	Lp,g	33.2	25.8	27.2	28.8	25.9	16.5

GvIdeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	6.80 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	31.2	25.8	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	5.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	29.6	27.4	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	40.3	16.7	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	15.40 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	52.7	4.3	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	41.2	15.8	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	46.6	10.4	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	26.7	30.3	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 11.0 m D: 15.0 m				Celev		1.5	1.5	2.0	2.5	2.5
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s										

Westgevel

Su,gevel	5.3	m2					Cl		15.0	15.0	15.0	15.0	15.0
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	46.3	dB											
GA,gevel	46.3	dB					GA,g	46.3	49.6	51.0	57.2	57.3	60.9
							Gi,g		35.6	41	50.2	53.3	54.9
Lp,gevel	10.7	dB					Lp,g	10.7	7.4	6.0	-0.2	-0.3	-3.9

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	48.6	8.4	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	51.6	5.4	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	62.3	-5.3	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	72.8	-15.8	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	57.4	-0.4	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	4.00 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	68.0	-11.0	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
GA;k,gevel	38.8	dB											
GA,gevel	38.8	dB					GA,g	38.8	40.7	46.7	48.7	50.7	57.7
							Gi,g		26.7	36.7	41.7	46.7	51.7
Lp,gevel	18.2	dB					Lp,g	18.2	16.3	10.3	8.3	6.3	-0.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20 m2	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	38.8	18.2	--	RA	37.2	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

Dak

Su,gevel	25.1	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m									
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m									
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	31.9	dB											
GA,gevel	31.9	dB					GA,g	31.9	33.3	39.3	45.3	47.3	52.3
							Gi,g		19.3	29.3	38.3	43.3	46.3
Lp,gevel	25.1	dB					Lp,g	25.1	23.7	17.7	11.7	9.7	4.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	25.10 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.9	25.1	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2										
GA;k	**22.1**	**dB**										
GA;k, vereist	22.0	dB										
V	26	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**22.1**	**dB**					GA		28.2	27.9	27.3	30.1	38.7
Lp	34.9	dB					Lp		28.8	29.1	29.7	26.9	18.3

Oostgevel

Su,gevel	10.2 m2						Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	22.6 dB												
GA,gevel	22.6 dB						GA,g	22.6	29.5	28.2	27.4	30.1	38.8
							Gi,g		15.5	18.2	20.4	26.1	32.8
Lp,gevel	34.4 dB						Lp,g	34.4	27.5	28.8	29.6	26.9	18.2

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	29.6	27.4	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	27.9	29.1	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	38.6	18.4	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	51.1	5.9	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	38.3	18.7	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	11.80 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	45.4	11.6	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	0.60 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	26.0	31.0	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 11.0 m D: 15.0 m				Celev		1.5	1.5	2.0	2.5	2.5
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				RqA: 5.5										
				Qv: 22.8 dm3/s debiet: 13.7 dm3/s										

Dak

Su,gevel	10.9 m2						Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	-- m		H	-- m									
diepte balkon/galerij	-- m		D	-- m									

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	32.6 dB												
GA,gevel	32.6 dB						GA,g	32.6	34.0	40.0	46.0	48.0	53.0
							Gi,g		20	30	39	44	47
Lp,gevel	24.4 dB						Lp,g	24.4	23.0	17.0	11.0	9.0	4.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	32.6	24.4	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 3.41 IL**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	handinvoer
Uitgevoerd door	NDI

	totaal	125	250	500	1000	2000
Ci		-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0

verblijfsgebied	**VG1**			totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	60	dB							
Opgegeven als			Letmaal						
Su,tot	66.2	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**29.2**	**dB**							
GA;k, vereist	25.0	dB							
debiet	**45.6**	**dm3/s**							
debiet, vereist	35.0	dm3/s							
WK									
Su,ruimte	56	m2							
GA;k	**23.6**	**dB**							
GA;k, vereist	23.0	dB							
V	50.7	m3							
T,ref	0.5	s							
GA	**23.6**	**dB**		GA		24.0	34.5	41.5	46.0	53.3
Lp	36.4	dB		Lp		36.0	25.5	18.5	14.0	6.7
Oostgevel									
Su,gevel	13.5	m2		Cl		7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
GA;k,gevel	33.4	dB							
GA,gevel	33.4	dB		GA,g	33.4	35.1	39.9	43.9	49.1	58.3
				Gi,g		24.1	26.9	29.9	36.1	42.3
Lp,gevel	26.6	dB		Lp,g	26.6	24.9	20.1	16.1	10.9	1.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	6.80 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	36.6	23.4	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	5.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	38.1	21.9	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	49.1	10.9	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	15.40 m	na50	naad	Band en lat	52.2	7.8	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.4	4.6	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	51.6	8.4	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	42.3	17.7	--	DneA	38.8	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 0.0 m D: 0.0 m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 12.4 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Westgevel

Su,gevel	5.3	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	35.8	dB											
GA,gevel	35.8	dB					GA,g	35.8	36.6	44.0	54.2	56.3	60.9
							Gi,g		25.6	31	40.2	43.3	44.9
Lp,gevel	24.2	dB					Lp,g	24.2	23.4	16.0	5.8	3.7	-0.9

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	36.9	23.1	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	43.1	16.9	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	54.0	6.0	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-2.5	--	RA	55.1	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	54.6	5.4	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	4.00 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	4.0	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2					Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	32.3	dB											
GA,gevel	32.3	dB					GA,g	32.3	32.7	44.7	50.7	54.7	62.7
							Gi,g		21.7	31.7	36.7	41.7	46.7
Lp,gevel	27.7	dB					Lp,g	27.7	27.3	15.3	9.3	5.3	-2.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20 m2	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	32.3	27.7	--	RA	35.6	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

Dak

Su,gevel	24.3	m2					Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m									
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m									
GA;k,gevel	25.1	dB											
GA,gevel	25.1	dB					GA,g	25.1	25.4	37.4	47.4	51.4	57.4
							Gi,g		14.4	24.4	33.4	38.4	41.4
Lp,gevel	34.9	dB					Lp,g	34.9	34.6	22.6	12.6	8.6	2.6

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.30 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	25.1	34.9	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2											
GA;k	**32.0**	**dB**											
GA;k, vereist	23.0	dB											
V	26	m3											
T,ref	0.5	s											
GA	**32.0**	**dB**					GA		33.2	40.3	44.0	49.1	58.4
Lp	28.0	dB					Lp		26.8	19.7	16.0	10.9	1.6

Oostgevel

Su,gevel	10.2 m2						Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
GA;k,gevel	34.5 dB												
GA,gevel	34.5 dB						GA,g	34.5	36.4	41.1	44.2	49.4	58.9
							Gi,g		25.4	28.1	30.2	36.4	42.9
Lp,gevel	25.5 dB						Lp,g	25.5	23.6	18.9	15.8	10.6	1.1

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	37.9	22.1	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	39.4	20.6	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	50.3	9.7	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na50	naad	Band en lat	53.5	6.5	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.5	4.5	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	11.80 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	53.4	6.6	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	42.4	17.6	--	DneA	38.8	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: m D: m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				RqA: 12.4 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s										

Dak

Su,gevel	10.9 m2						Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	-- m		H	-- m									
diepte balkon/galerij	-- m		D	-- m									

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	35.7 dB												
GA,gevel	35.7 dB						GA,g	35.7	36.0	48.0	58.0	62.0	68.0
							Gi,g		25	35	44	49	52
Lp,gevel	24.3 dB						Lp,g	24.3	24.0	12.0	2.0	-2.0	-8.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	35.7	24.3	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 5.53 VL**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	spect.2(NPR)
Uitgevoerd door	NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-14.0	-10.0	-7.0	-4.0	-6.0

verblijfsgebied	**VG1**			totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	53	dB							
Opgegeven als			Lden						
Su,tot	18.5	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**23.5**	**dB**							
GA;k, vereist	20.0	dB							
debiet	**27.4**	**dm3/s**							
debiet, vereist	25.0	dm3/s							
WK									
Su,ruimte	18.5	m2							
GA;k	**23.5**	**dB**							
GA;k, vereist	18.0	dB							
V	70	m3							
T,ref	0.5	s							
GA	**24.5**	**dB**		GA		31.3	28.9	30.2	33.4	41.1
Lp	28.5	dB		Lp		21.7	24.1	22.8	19.6	11.9
Zuidgevel										
Su,gevel	18.5	m2		Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	23.7	dB								
GA,gevel	24.7	dB		GA,g	24.7	32.0	29.0	30.2	33.4	41.2
				Gi,g		18	19	23.2	29.4	35.2
Lp,gevel	28.3	dB		Lp,g	28.3	21.0	24.0	22.8	19.6	11.8

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.30 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	32.7	19.3	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	9.90 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	27.0	25.0	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	3.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	37.8	14.2	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	22.10 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	51.6	0.4	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	7.30 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	40.6	11.4	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	33.30 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	44.2	7.8	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.20 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	28.4	23.6	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 17.0 m D: 50.0 m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 27.4 dm3/s				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Dak

Su,gevel	24.5 m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer			Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--									
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m							
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m							

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	37.4 dB									
GA,gevel	38.4 dB			GA,g	38.4	39.8	45.8	51.8	53.8	58.8
				Gi,g		25.8	35.8	44.8	49.8	52.8
Lp,gevel	14.6 dB			Lp,g	14.6	13.2	7.2	1.2	-0.8	-5.8

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	37.4	14.6	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 5.53 IL**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	handinvoer
Uitgevoerd door	NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0

verblijfsgebied	**VG2**			totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	55	dB							
Opgegeven als			Letmaal						
Su,tot	7.8	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**24.2**	**dB**							
GA;k, vereist	20.0	dB							
debiet	**14.5**	**dm3/s**							
debiet, vereist	13.0	dm3/s							
SK									
Su,ruimte	7.8	m2							
GA;k	**24.2**	**dB**							
GA;k, vereist	18.0	dB							
V	28.9	m3							
T,ref	0.5	s							
GA	**25.1**	**dB**		GA		26.5	33.2	35.5	40.8	50.5
Lp	29.9	dB		Lp		28.5	21.8	19.5	14.2	4.5
Noordgevel										
Su,gevel	7.8	m2		Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	25.0	dB								
GA,gevel	26.0	dB		GA,g	26.0	27.7	33.5	35.6	40.8	50.6
				Gi,g		16.7	20.5	21.6	27.8	34.6
Lp,gevel	29.0	dB		Lp,g	29.0	27.3	21.5	19.4	14.2	4.4

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.00 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	27.5	26.5	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	2.10 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	31.5	22.6	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	42.6	11.5	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	6.70 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	52.7	1.4	--	RA	55.1	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	46.3	7.8	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	8.40 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	44.4	9.7	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32d	rooster	BUVA Acoustream AC 65 14-ZR	32.7	21.4	--	DneA	39.6	37.6	36.2	28.3	33.0	44.0
				Celev: handinvoer				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: -- m D: -- m										
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				Dv 0.1 m Dh m										
				RqA: 11.2										
				Qv: 14.5 dm3/s debiet: 14.5 dm3/s										

Dak

Su,gevel	24.5 m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer			Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--									
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m							
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m							

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	31.7 dB									
GA,gevel	32.6 dB			GA,g	32.6	33.0	45.0	55.0	59.0	65.0
				Gi,g		22	32	41	46	49
Lp,gevel	22.4 dB			Lp,g	22.4	22.0	10.0	0.0	-4.0	-10.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.7	22.4	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Bijlage IX Nagalmtijd

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Entreehal

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	82,42	**[m^3]**	**Eis Bouwbesluit:**	10,3 **[m^2]**
Oppervlakte harde afwerking:	103,46	**[m^2]**	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 **[-]**
Oppervlakte aanwezige absorptie:	-	**[m^2]**		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	31,70	**[m^2]**		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		10,30	10,30	10,30	10,30	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	8,23	8,23	8,23	8,23	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,26**	**0,26**	**0,26**	**0,26**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	31,70	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspray K-13 d=25	31,70	0,08	0,29	0,75	0,98	0,93	0,96
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	0,10	0,40	0,55	0,40	0,30	0,35

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	31,70	9,99	27,11	34,09	33,77	33,77	33,14
2	Sonaspray K-13 d=25	31,70	4,61	11,26	25,84	33,14	31,55	32,50
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	5,24	14,75	19,50	14,75	11,58	13,16
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				10,30	10,30	10,30	10,30	

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Trappenhuis

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90	**[m^3]**	**Eis Bouwbesluit:**	5,36 **[m^2]**
Oppervlakte harde afwerking:	64,00	**[m^2]**	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 **[-]**
Oppervlakte aanwezige absorptie:	-	**[m^2]**		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	8,40	**[m^2]**		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	4,08	4,08	4,08	4,08	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,49**	**0,49**	**0,49**	**0,49**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	8,40	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspray K-13 d=38	8,40	0,15	0,51	0,95	1,00	0,99	0,98
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	0,15	0,60	1,00	0,90	0,80	0,90

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	8,40	3,38	7,92	9,76	9,68	9,68	9,51
2	Sonaspray K-13 d=38	8,40	2,54	5,56	9,26	9,68	9,60	9,51
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	2,54	6,32	9,68	8,84	8,00	8,84
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Trappenhuis

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90	**[m^3]**	**Eis Bouwbesluit:**	5,36 **[m^2]**
Oppervlakte harde afwerking:	67,40	**[m^2]**	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 **[-]**
Oppervlakte aanwezige absorptie:	-	**[m^2]**		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	5,00	**[m^2]**		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	4,01	4,01	4,01	4,01	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,80**	**0,80**	**0,80**	**0,80**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=80	5,00	0,57	0,91	0,97	0,99	1,01	0,97
2	Sonaspray K-13 d=76	5,00	0,57	0,99	1,00	1,00	1,00	1,00
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	0,35	0,90	0,95	0,85	0,90	0,90

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=80	5,00	4,20	5,90	6,20	6,30	6,40	6,20
2	Sonaspray K-13 d=76	5,00	4,20	6,30	6,35	6,35	6,35	6,35
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	3,10	5,85	6,10	5,60	5,85	5,85
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	

Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve

DPA | Cauberg-Huygen

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181
F +31 (0)20-6634962
E amsterdam.ch@dpa.nl
www.chri.nl

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

Notitie 20131482-10
Wilhelminawerf te Utrecht;
Onderzoek laagfrequent geluid als gevolg van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland

Datum	Referentie	Behandeld door
29 april 2015	20131482-10	J. Persoon/TvD

1 Inleiding

Het nieuwbouwplan Wilhelminawerf is gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein 'Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland' (hierna te noemen 'HWC'). Ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning is reeds een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd (Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015 van Aveco de Bondt). Uit dat onderzoek blijkt dat het plan past binnen het wettelijk kader met betrekking tot het industrielawaai.

Uit de rekenmodellen blijkt dat de HWC een relevante geluidbijdrage heeft in het lage frequentiegebied (25-125 Hz). In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente Utrecht daarom verzocht het laagfrequente geluid in de woningen inzichtelijk te maken. Hiertoe zijn de laagfrequente geluidniveaus in de woningen berekend en beoordeeld aan de hand van de 'Vercammencurve'. Deze notitie geeft een overzicht van de onderzoeksresultaten.

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende documenten en uitgangspunten:

- Plantekeningen t.b.v. de bouwaanvraag van KondorWessels Projecten BV, d.d. 05-09-2014. Zie bijlage I.
- Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015, Aveco de Bondt. Voor het berekenen van de geluidbelastingen in tertsbanden is gebruik gemaakt van de in de rapportage benoemde modeluitgangspunten.

- Onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz.
- Een overzicht van de bronmetingen per tertsband, die ten grondslag liggen aan het onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz. Separaat toegestuurd door de gemeente Utrecht op 8-4-2015.
- Vercammencurve voor beoordeling laagfrequent geluid.

2.2 Vercammencurve

In Nederland is er diverse wetgeving welke optredende geluidniveaus in de woonomgeving reguleert. Er bestaan echter geen speciale toetsingscriteria voor laagfrequent geluid. Een geaccepteerd beoordelingskader is “de Vercammencurve”. Bij de beoordeling van de geluidniveaus als gevolg van de HWC wordt aangesloten bij deze richtlijn. De originele publicatie uit 1989 bevat meer dan één curve (rapport 584-3 van adviesbureau Peutz B.V.). De verschillende curven zijn in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel 2.1 Vercammencurven voor laagfrequent geluid

Totaal geluidniveau			Tertsband met middenfrequentie [Hz]											
		Type geluid	10	12,5	16	20	25	31,5	40	50	63	80	100	125
A	25 dB(A)	--	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	39	36
B	30 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	44	41
C		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	41	41
D	35 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	46	46
E		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	46	46	46

De beoordeling van laagfrequente geluidniveaus begint bij het vaststellen van wat acceptabele geluidniveaus worden geacht.

- Voor de onderhavige woningen wordt bij de beoordeling van de geluidniveaus in de slaapkamers een geluidniveau van 25 dB(A) toelaatbaar geacht, in analogie met de grenswaarden in de nachtperiode uit de overige milieuwetgeving. Voor slaapkamers worden de berekende waarden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve A uit voorgaande tabel.
- Voor de woonkamers, die voornamelijk in de dag- en avondperiode in gebruik zullen zijn, wordt een geluidniveau van 30 dB(A) acceptabel geacht. Vanwege de aard van het geluid van de HWC, is er sprake van een continu geluid. Deze geluidniveaus worden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve B uit voorgaande tabel.

3 Bepaling van de geluidniveaus in de woningen en omschrijving methodiek

3.1 Geluidbelastingen op de gevels per tertsband

De Vercammencurve bestaat uit lineaire geluiddrukniveaus per tertsband. De toetsing van de geluidniveaus dient per tertsband plaats te vinden. De geluidniveaus die zijn bepaald in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (geluidniveaus per octaafband) zijn daarom uitgesplitst naar geluidniveaus per tertsband. Navolgend wordt de berekeningsmethodiek beschreven.

Stap 1: Reeds berekende geluidniveaus op de gevel
Als basisuitgangspunt zijn de door Aveco de Bondt gerapporteerde geluidniveaus in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder gehanteerd (rapportage Aveco de Bondt, geluidniveaus per octaafband met middenfrequenties 31 Hz t/m 8000 Hz conform methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). Hierbij zijn de deelbijdragen per geluidbron op het gezoneerde industrieterrein beschouwd.

Stap 2: Bepaling herleidingswaarden tussen tertsbanden en octaafbanden per deelgeluidbron
Ter bepaling van de bronvermogens van de HWC zijn door Peutz geluidmetingen uitgevoerd, zie rapport FJ 3810-1-RA (methoden II.2, II.3 en II.7 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). De metingen van de geluiddrukniveaus van elke deelgeluidbron zijn uitgevoerd in tertsbanden. Uit deze metingen zijn in het kader van dit onderzoek per deelgeluidbron de herleidingswaarden bepaald waarmee het geluidniveau van een octaafband uitgesplitst kan worden naar de geluidniveaus van de drie tertsbanden binnen de betreffende octaafband. In bijlage II zijn de geluidmetingen van Peutz en de herleidingswaarden gepresenteerd.

Stap 3: Berekenen A-gewogen geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron
De reeds vastgestelde geluidniveaus in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (stap 1) zijn per relevant ontvangpunt en per deelgeluidbron door middel van de bovengenoemde herleidingswaarden (stap 2) vertaald naar A-gewogen geluidniveaus per tertsband.

De vertaling naar geluidniveaus per tertsband is enkel uitgevoerd voor de relevante tertsbanden. Bovendien zijn er van de HWC geen geluidgegevens beschikbaar in de tertsbanden met middenfrequenties 10 Hz t/m 20 Hz. In dit onderzoek zijn daarom enkel de tertsbanden met middenfrequenties 25 t/m 125 Hz beschouwd.

Stap 4: Berekenen lineaire geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron
Omdat de Vercammencurve lineaire geluidniveaus beschrijft, zijn de A-gewogen geluiddrukniveaus tot slot omgerekend naar lineaire geluiddrukniveaus per tertsband en per deelgeluidbron. Vervolgens zijn de deelbijdragen van de deelgeluidbronnen energetisch gesommeerd per tertsband. Het verkregen resultaat zijn de lineaire geluidniveaus per tertsband op de gevels van woningen als gevolg van de HWC.

In voorgaande methodiek is uitgegaan van de invallende geluidniveaus ter plaatse van de woningen. Wij merken op dat in de berekening van de geluidoverdracht (methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999) een aantal frequentieafhankelijke verzwakkingstermen zijn opgenomen. Voor de vertaling van de geluidniveaus per octaafband naar geluidniveaus per tertsband zou daarmee rekening gehouden moeten worden. Echter, de optredende effecten zijn dermate klein dat deze een verwaarloosbare invloed hebben op het eindresultaat. In dit onderzoek is daarom hier geen rekening mee gehouden.

3.2 Geluidniveauverschil tussen binnen en buiten

Het op de gevel invallende geluidniveau wordt onder invloed van de bouwkundige constructie van de woningen gereduceerd tot een bepaald geluidniveau in de woning. Binnen het geluidspectrum waarin het laagfrequente geluid optreedt, zijn er voor gangbare bouwmaterialen beperkt betrouwbare geluidisolatie-gegevens beschikbaar. Bovendien spelen bij de geluidoverdracht van buiten naar binnen meer aspecten een rol, zoals bijvoorbeeld versterking van het geluidniveau door zogenaamde staande golven in de woning ('opslingering'). De golflengtes van laagfrequent geluid zijn dermate groot, dat deze goed passen bij de afmetingen van de woning of het vertrek. Het exacte optredende geluidniveauverschil voor lage frequenties tussen binnen en buiten is daarom niet eenvoudig te voorspellen op basis van in het laboratorium gemeten geluidisolatiewaarden van bouwmaterialen.

Om in dit onderzoek toch een inschatting te kunnen maken van het geluidniveau in de woningen is aangesloten bij de bepalingsmethode uit een Deense geluidnorm ten behoeve van laagfrequent geluid als gevolg van windturbines (Staatsbesluit -Deense overheid- nr. 1284, d.d. 15-12-2011). In deze norm wordt onder andere door middel van in de praktijk gemeten geluidniveauverschillen een vertaling gemaakt van het geluidniveau buiten op de gevels van woningen naar een binnenniveau in de woningen. Dit in de praktijk gemeten geluidniveauverschil is gebaseerd op geluidmetingen in 14 representatieve Deense woningen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de uit die metingen volgende geluidniveauverschillen.

Tabel 3.1 Geluidniveauverschillen per tertsband tussen binnen en buiten

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2

In lijn met de bovengenoemde Deense norm worden in dit onderzoek de bovengenoemde geluidniveau-verschillen met een veiligheidsmarge van ±2 dB gehanteerd. Dit houdt in dat de met de genoemde geluidniveauverschillen berekende geluidniveaus in de woningen 2 dB hoger of 2 dB lager kunnen zijn. In de in hoofdstuk 4 gepresenteerde resultaten is hiermee rekening gehouden. Deze benaderingswijze sluit aan bij eerder in Nederland uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot de voorspelling van laagfrequente geluidniveaus in woningen, onder andere het "Akoestisch onderzoek windturbines bedrijventerrein De Brand te 's-Hertogenbosch" d.d. 01-08-2014 van Arcadis.

4 Resultaten en bevindingen

De volgende maatgevende woningtypen zijn onderzocht:

- Type A2.30 (2e verdieping, hoekwoning)
- Type A3.38 (3e verdieping, tussenwoning galerij)
- Type A3.41 (3e verdieping, hoekwoning)
- Type A5.57 (5e verdieping, tussenwoning galerij)

Deze woningen geven een representatief beeld voor blok A.

De hoekwoningen hebben een blinde steenachtige kopgevel met een massa van tenminste 400 kg/m^2. De geluidtransmissie via deze volledig steenachtige scheidingsconstructies is ondergeschikt aan de geluidbijdrage via de overige (lichte) scheidingsconstructies met gevelopeningen. In de berekeningen van de optredende binnenniveaus zijn enkel de geluidbijdragen van gevels betrokken die niet enkel uit een steenachtige constructie bestaan.

Per relevante woninggevel zijn conform de in paragraaf 2.2 beschreven stappen de geluidniveaus op de gevel bepaald. Deze op de gevel invallende lineaire geluidniveaus zijn per tertsband op basis van de in paragraaf 3.2 benoemde geluidniveauverschillen vertaald naar een binnenniveau in de woning. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de woonkamers en de slaapkamers. Voor de woonkamers is het binnenniveau in de maatgevende avondperiode beoordeeld. Voor de slaapkamers is het binnenniveau in de nachtperiode beoordeeld. Dit geluidniveau is, ter beoordeling van de hinder, vergeleken met de voor die situatie relevante Vercammencurve (curve A of B uit tabel 2.1). In de onderstaande tabellen zijn de resultaten samengevat. In bijlage III is per woningtype een volledig overzicht van de resultaten opgenomen.

Tabel 4.1 Woningtype A2.30 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**68,1**	**61,2**	**63,0**	**71,7**	**64,9**	**53,4**	**51,6**	**47,4**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,4**	**50,4**	**51,6**	**58,7**	**48,3**	**33,7**	**30,4**	**27,2**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	2-6	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.2 Woningtype A2.30 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**64,3**	**57,4**	**59,1**	**67,8**	**60,4**	**46,4**	**47,0**	**39,1**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**55,9**	**46,6**	**47,7**	**54,8**	**43,8**	**26,7**	**25,8**	**18,9**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	3-7	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.3 Woningtype A3.38 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**67,4**	**60,8**	**62,5**	**71,9**	**64,6**	**50,1**	**50,7**	**43,3**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,0**	**50,0**	**51,1**	**58,9**	**48,0**	**30,4**	**29,5**	**23,1**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.4 Woningtype A3.41 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**70,1**	**63,1**	**64,7**	**74,8**	**68,7**	**58,2**	**54,2**	**50,7**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**61,7**	**52,3**	**53,3**	**61,8**	**52,1**	**38,5**	**33,0**	**30,5**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.5 Woningtype A3.41 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**65,8**	**58,9**	**60,6**	**69,3**	**62,0**	**47,6**	**47,8**	**40,7**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**57,4**	**48,1**	**49,2**	**56,3**	**45,4**	**27,9**	**26,6**	**20,5**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	4-8	0-1	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.6 Woningtype A5.57 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**68,0**	**61,0**	**62,7**	**71,8**	**64,5**	**49,6**	**50,8**	**43,2**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,6**	**50,2**	**51,3**	**58,8**	**47,9**	**29,9**	**29,6**	**23,0**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.7 Woningtype A5.57 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**68,0**	**61,0**	**62,7**	**71,8**	**64,5**	**49,6**	**50,8**	**43,2**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,6**	**50,2**	**51,3**	**58,8**	**47,9**	**29,9**	**29,6**	**23,0**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Uit de rekenresultaten blijkt dat in alle woningen een overschrijding van de Vercammencurve optreedt in de 50 Hz tertsband. Rekening houdend met een onnauwkeurigheidsmarge van ±2 dB bedraagt de overschrijding tenminste 5 dB en maximaal 9 dB in de woonkamers. Vanwege een strengere toetsing bedraagt de overschrijding in de slaapkamers 7 tot 11 dB. Daarnaast treedt in de slaapkamers een beperkte overschrijding op in de 63 Hz tertsband (0 tot 4 dB).

5 Conclusie en overwegingen

Op basis van de rekenresultaten kan geconcludeerd worden dat het laagfrequente geluid als gevolg van de in werking zijnde HWC als hinderlijk ervaren zou kunnen worden in de woningen van het plan Wilhelminawerf. Om de resultaten van dit onderzoek in perspectief te plaatsen merken wij de volgende zaken op.

Bedrijfstijden HWC

De HWC wordt volgens de vergunningaanvraag enkel ingezet in het geval van een calamiteit. Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strenge vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de HWC slechts incidenteel in bedrijf is. Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de HWC ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de HWC meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

Bouwkundige maatregelen ter verbetering

Het geluidniveau in de woningen wordt in zekere mate beïnvloed door de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie. Mogelijk kan door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidniveauverschil tussen buiten en binnen vergroot worden. Te denken valt aan het toepassen van kalkzandsteen binnenspouwbladen of betonnen daken. Echter, het toepassen van gelamineerde glaspakketten levert naar verwachting weinig verbetering op. De in het laboratorium gemeten geluidisolatie-waarden van dergelijke glaspakketten vertonen een zeer grote spreiding in de voor dit onderzoek relevante frequenties. Op basis van de beschikbare testresultaten kan niet worden beoordeeld of een verzwaring van de glaspakketten zal leiden tot een verlaging van de geluidniveaus in de woning.

Bronmaatregelen

De overschrijding van de Vercammencurve wordt veroorzaakt door verschillende deelbronnen van de HWC. Echter, de schoorstenen van de ketels (bronnen P001, P002, P003, P007 en P008 in het model) leveren de grootste geluidbijdrage. Onderzocht kan worden of deze bronnen aanvullend gedempt kunnen worden door middel van een coulissendemper of Helmholtz-resonator.

Slotopmerking

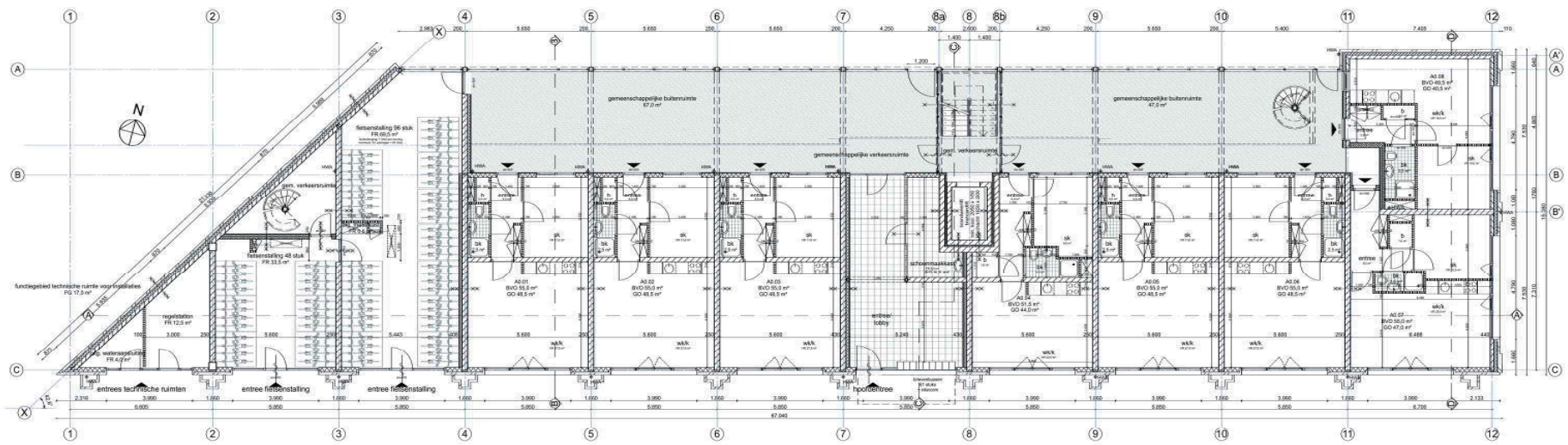
In deze notitie is enkel ingegaan op de optredende geluidniveaus ter plaatse van blok A. Ter plaatse van blok B treden echter vergelijkbare geluidbelastingen op (geluidbelasting tot 55 dB(A)). Omdat de bouwwijze van Blok B niet verschilt van die van Blok A, mag er vanuit worden gegaan dat in de woningen van Blok B vergelijkbare niveaus zouden kunnen optreden als hiervoor gepresenteerd.

DPA Cauberg-Huygen B.V.

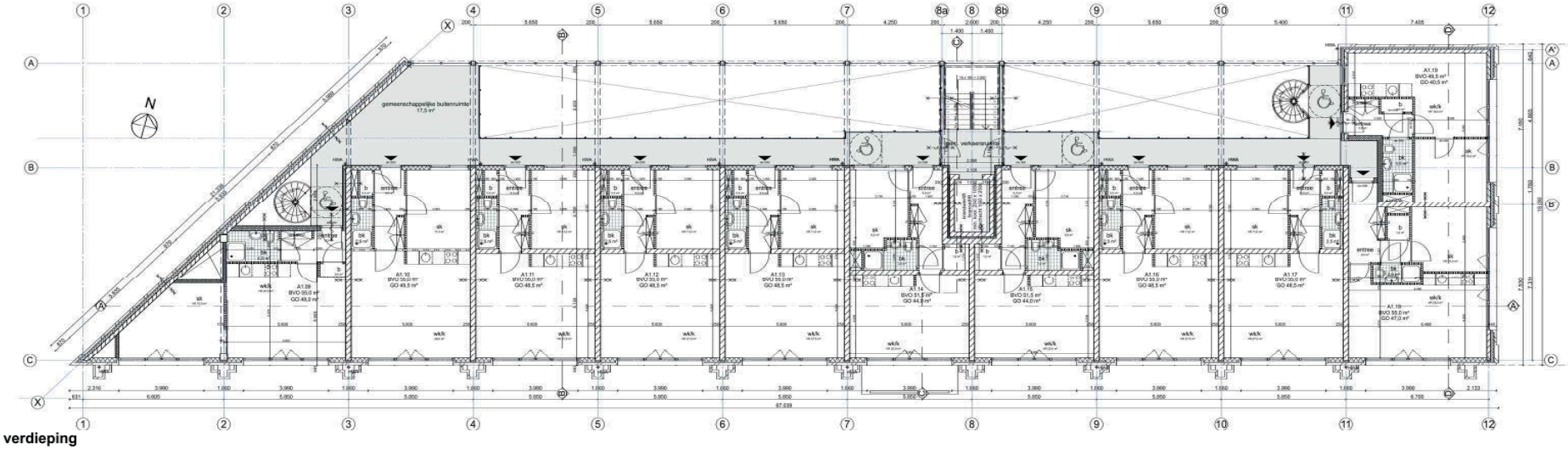
ir. B. Verheggen
Senior Projectleider

Bijlage I – Plan
Bijlage II – Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden
Bijlage III – Rekenresultaten per woningtype

Bijlage I – Plan



PLGR BG
tekening nr 1114-4-11-01



PLGR 1e verdieping
tekening nr 1114-4-11-02

RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm ensinkwerkro b.v.
> geluidwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> brandwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> scheidingswanden tussen verblijfsruimten uitvoeren conform NEN 5077
> elektrische installaties uitvoeren conform NEN 1010
> brandwerentrittrancaratrit uitvoeren conform NEN-EN 81-72
> hekwerken t.p.v. trappen 1200+ vloerpeil,
> hekwerken t.p.v. galerij op de 1e verd. 1000+ vloerpeil, t.p.v. galerij 2e ™ 7e verd. 1.800+ vloerpeil
> alle glazen afscheidingen waar geen hekwerk staat en wel een vloer is doorvalveilig uitvoeren

materialen

- kalkzandsteen
- metal-stud wand
- HSB-element
- lichte scheidingswand
- gasbeton
- metselwerk
- stalen wand
- isolatie
- glaswand
- beton
- preso beton
- waterdicht membraan

symbolen

- hemelwaterafvoer
- materkast 1450/350mm
- res. ruimte kooktoestel
- res. ruimte wasbak
- entree

brandveiligheid

- 30 min wbdbo
- 60min wbdbo
- zelfsluitend

Fuwerpark 1
1015 AK Amsterdam
T +31 (0)20 344 9700
F +31 (0)20 344 9708
www.dekoninkwerkro.nl

architect
Liesbeth van der Pol

projectarchitect
Patrick Cannon

opdrachtgever
KondorWessels Projecten bv

project
NL Utrecht
Wilhelminawerf Blok A

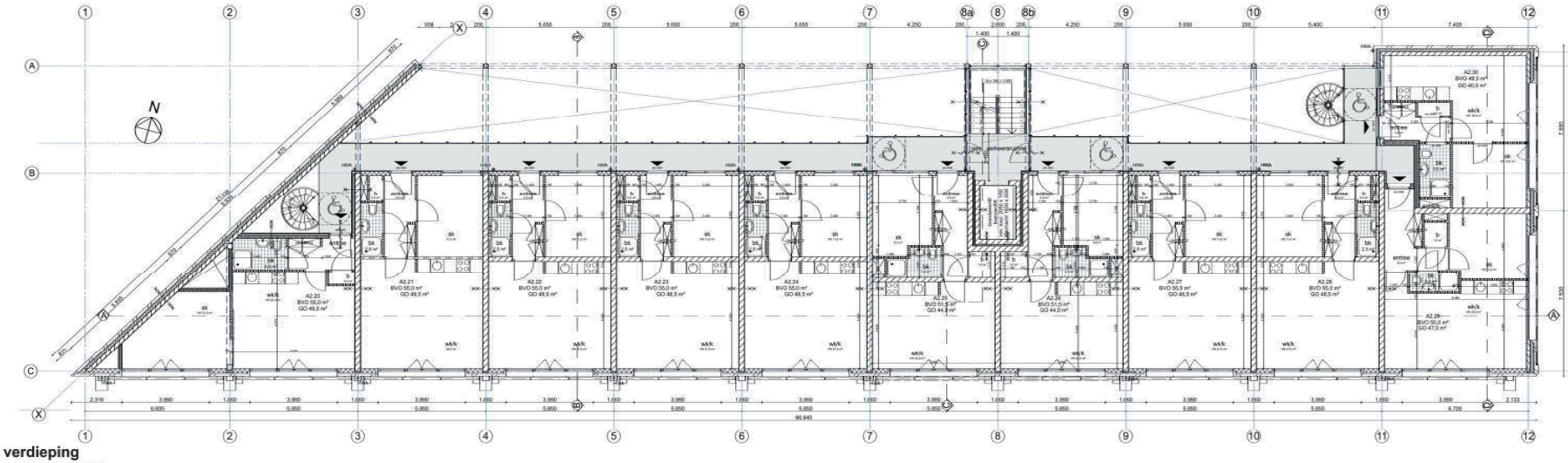
fase
DO / bouwaanvraag

tekening
Begane grond
1e verdieping

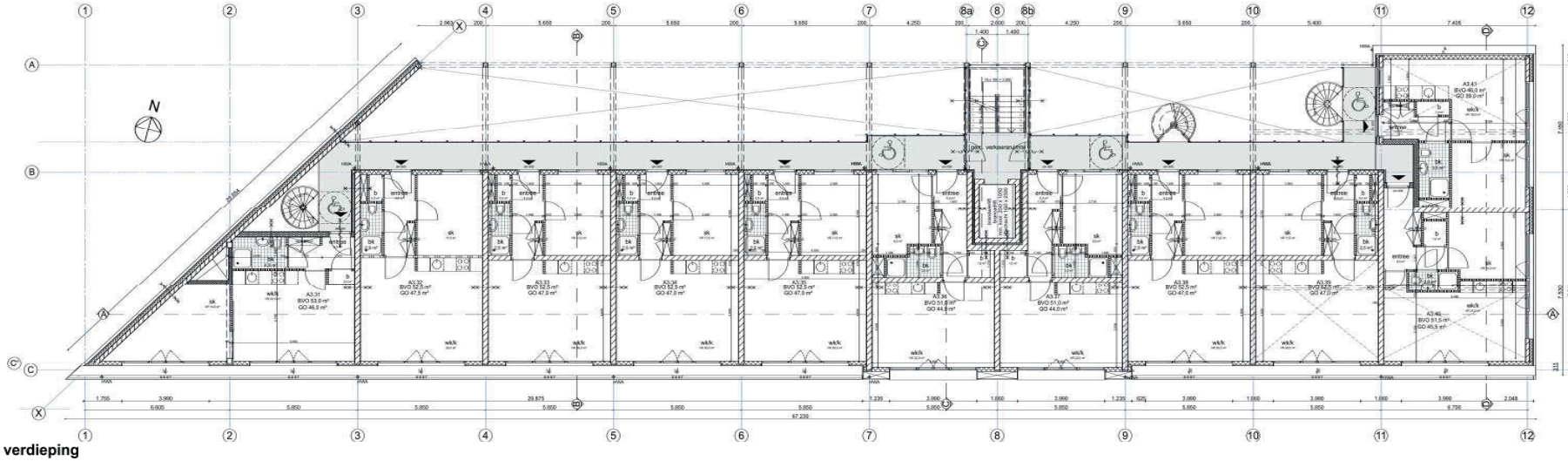
tekeningnr
1114-4-11-01/02

schaal	formaat
1:100	A1
get.	paraaf
DH	

datum	status
0- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 2e verdieping
tekening nr 1114-4-11-03



PLGR 3e verdieping
tekening nr 1114-4-11-04

RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm ensinkwerino b.v.
> geluidwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> brandwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> scheidingswanden tussen verblijfsruimten uitvoeren conform NEN 5077
> elektrische installaties uitvoeren conform NEN 1010
> brandwerkrit/brandcardrit uitvoeren conform NEN-EN 81-72
> hekwerken t.p.v. trappen 1200+ vloerpeil,
> hekwerken t.p.v. galerij op de 1e verd. 1000+ vloerpeil, t.p.v. galerij 2e ™ 7e verd. 1.800+ vloerpeil
> alle glazen afscheidingen waar geen hekwerk staat en wel een vloer is doorvalveilig uitvoeren

materialen

- kalkzandsteen
- metal-stud wand
- HSB-element
- lichte scheidingswand
- gasbeton
- metselwerk
- stalen wand
- isolatie
- glaswand
- beton
- prefab beton
- waterdicht membraan

symbolen

- hemelwaterafvoer
- meterkast 1450/350mm
- res. ruimte kooktoestel
- res. ruimte wasbak
- entree

brandveiligheid

- 30 min wbdbo
- 60min wbdbo
- zelfsluitend

Fernerpark 1
1018 AK Amsterdam

T +31 (0)20 344 9700
F +31 (0)20 344 9709
www.dekamerkoekoek.nl

architect
Liesbeth van der Pol

projectarchitect
Patrick Cannon

opdrachtgever
KondorWessels Projecten bv

project
NL Utrecht
Wilhelminawerf Blok A

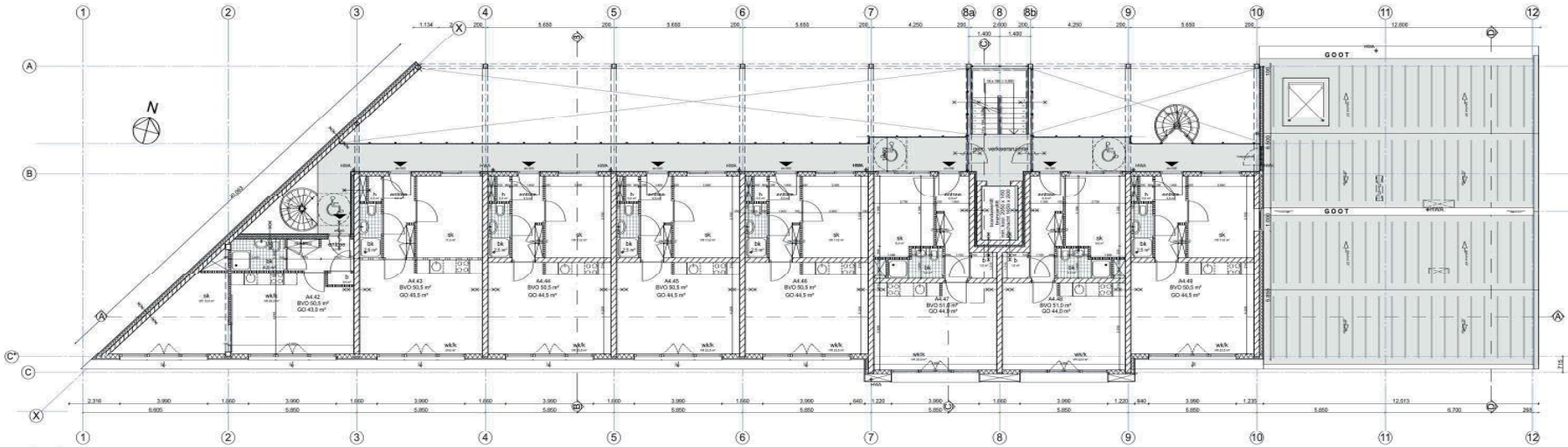
fase
DO / bouwaanvraag

tekening
2e verdieping
3e verdieping

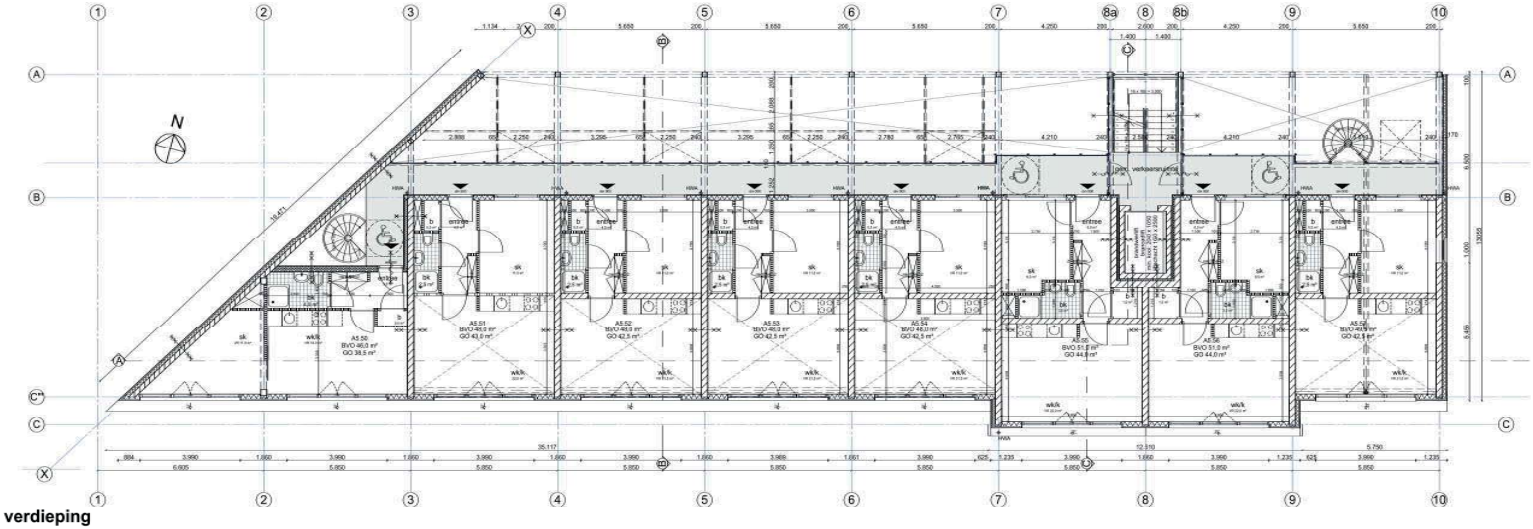
tekeningnr
1114-4-11-03/04

schaal	formaat
1:100	A1
gel.	paraaf
DH	

datum	status
0- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 4e verdieping
tekening nr 1114-4-11-05



PLGR 5e verdieping
tekening nr 1114-4-11-06

RENVOOI

> ro-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm ensinwerino b.v.
> geluidwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> brandwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> scheidingswanden tussen verblijfsruimten uitvoeren conform NEN 5077
> elektrische installaties uitvoeren conform NEN 1010
> brandwerkrit/brandcardrit uitvoeren conform NEN-EN 81-72
> hekwerken t.p.v. trappen 1200+ vloerpeil,
> hekwerken t.p.v. galerij op de 1e verd. 1000+ vloerpeil, t.p.v. galerij 2e ™ 7e verd. 1.800+ vloerpeil
> alle glazen afscheidingen waar geen hekwerk staat en wel een vloer is doorvalveilig uitvoeren

materialen

- kalkzandsteen
- metal-stud wand
- HSB-element
- lichte scheidingswand
- gasbeton
- metselwerk
- stalen wand
- isolatie
- glaswand
- beton
- preso beton
- waterdicht membraan

symbolen

- hemelwaterafvoer
- materkast 1450/350mm
- res. ruimte kooktoestel
- res. ruimte wasbak
- entree

brandveiligheid

- 30 min wbdbo
- 60min wbdbo
- zelfsluitend

Fanergaat 1
1015 AK Amsterdam
T +31 (0)20 344 9700
F +31 (0)20 344 9708
www.dwarsdeurdeur.nl

architect
Liesbeth van der Pol

projectarchitect
Patrick Cannon

opdrachtgever
KondorWessels Projecten bv

project
NL Utrecht
Wilhelminawerf Blok A

fase
DO / bouwaanvraag

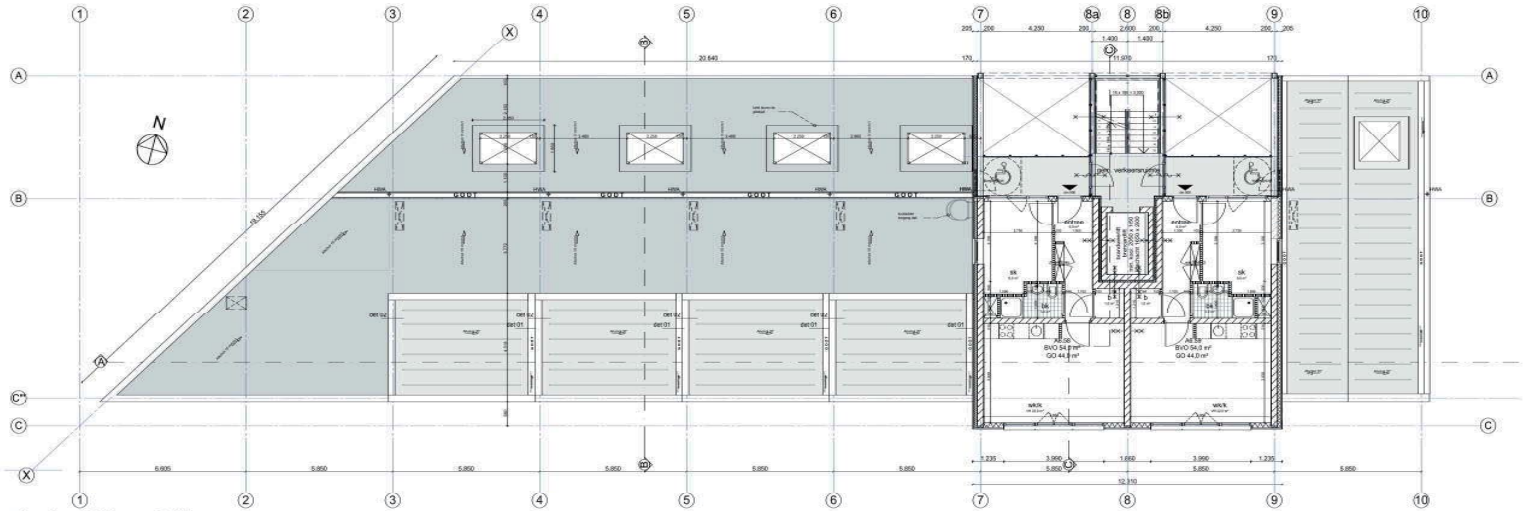
tekening
4e verdieping
5e verdieping

tekeningnr
1114-4-11-05/06

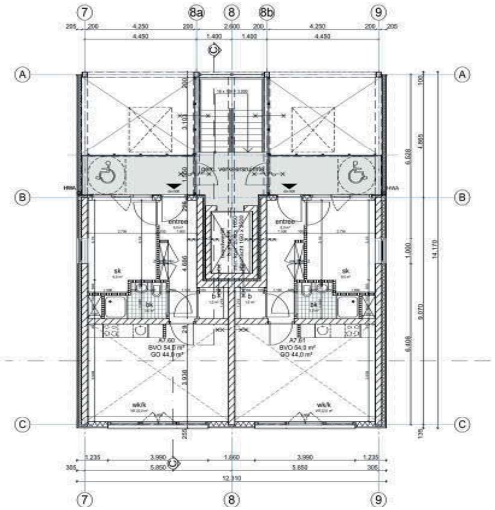
schaal	formaat
1:100	A1

get.	paraaf
DH	

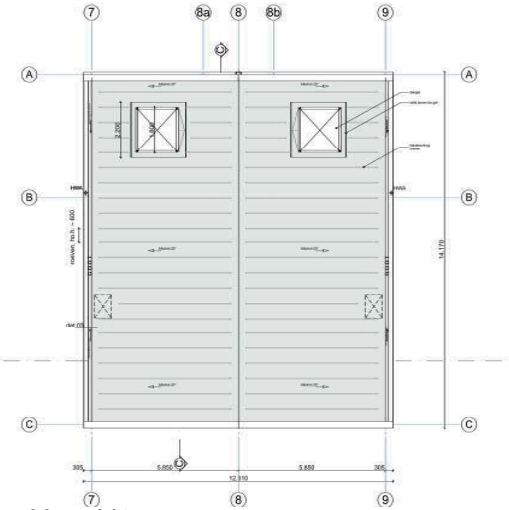
datum	status
0- **2014-09-05**	**bouwaanvraag**
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 6e verdieping / dak aanzicht
tekening nr 1114-4-11-07



PLGR 7e verdieping
tekening nr 1114-4-11-08



dak aanzicht
tekening nr 1114-4-11-09

RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm-ensteenwinc b.v.
> geluidwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> brandwerende voorzieningen conform rapportage DPA Cauberg-Huygen BV
> scheidingswanden tussen verblijfsruimten uitvoeren conform NEN 5077
> elektrische installaties uitvoeren conform NEN 1010
> brandwerendmtrancaentint uitvoeren conform NEN-EN 81-72
> hekwerken t.p.v. trappen 1200+ vloerpeil,
> hekwerken t.p.v. galerij op de 1e verd. 1000+ vloerpeil, t.p.v. galerij 2e ™ 7e verd. 1.800+ vloerpeil
> alle glazen afscheidingen waar geen hekwerk staat en wel een vloer is doorvalveilig uitvoeren

materialen

- kalkzandsteen
- metal-stud wand
- HSB-element
- lichte scheidingswand
- gasbeton
- metselwerk
- stalen wand
- isolatie
- glaswand
- beton
- prefab beton
- waterdicht membraan

symbolen

- hemelwaterafvoer
- meterkast 1450/350mm
- res. ruimte kooktoestel
- res. ruimte wasbak
- entree

brandveiligheid

- 30 min wbdbo
- 60min wbdbo
- zelfsluitend

Farwerpark 1
1018 AK Amsterdam
T +31 (0)20 344 9709
F +31 (0)20 344 9708
www.dekamerhuisdesign.nl

architect
Liesbeth van der Pol

projectarchitect
Patrick Cannon

opdrachtgever
KondorWessels Projecten bv

project
NL Utrecht
Wilhelminawerf Blok A

fase
DO / bouwaanvraag

tekening
6e verdieping
7e verdieping
dak aanzicht

tekeningnr
1114-4-11-07/08/

schaal 1:100
formaat A1
get.
paraaf DH

datum
status

0- **2014-09-05** **bouwaanvraag**
A-
B-
C-
D-
E-
F-
G-

Bijlage II - Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden

FJ 3810 HWC Kanaleneiland	Lp per tertsband (lineair)										
omschrijving	25 Hz 31,5 Hz 40 Hz	50 Hz 63 Hz 80 Hz	100 Hz 125 Hz 160 Hz	200 Hz 250 Hz 315 Hz	400 Hz 500 Hz 630 Hz	800 Hz 1 kHz 1,25 kHz	1,6 kHz 2 kHz 2,5 kHz	3,15 kHz 4 kHz 5 kHz	6,3 kHz 8 kHz 10 kHz	dB(A)	dB(LIN)
Schoorsteen ketel 3 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 1 en 2 aangesloten), afst. 2,75 m	76,5 74,7 81,2	81,4 78,4 63,3	62,9 62,6 61,5	55,3 59,0 50,8	50,7 50,3 49,1	49,3 50,3 50,7	46,9 46,4 43,4	44,7 40,2 35,7	33,7 29,3 24,6	**60,8**	89,3
Schoorsteen ketel 4 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 5 en 6 aangesloten), afst. 2,75m	75,4 70,5 67,9	71,0 68,2 63,8	63,3 60,2 65,0	57,4 59,6 54,3	50,2 50,7 48,5	48,7 49,9 51,1	47,4 46,4 45,2	42,9 40,3 37,2	33,4 28,1 23,3	**60,3**	84,5
Schoorsteen ketels 7 en 8 samen, afst. 2,75 m	75,2 71,5 73,5	80,8 84,1 71,9	68,4 72,0 64,3	68,9 53,2 51,0	50,3 49,2 49,2	49,3 49,1 48,4	48,8 45,8 43,8	42,3 39,1 35,9	32,0 27,8 24,2	**63,8**	88,9
dak t.p.v. Pompruimte	75,4 71,3 71,5	71,6 69,2 63,9	63,6 70,8 63,5	62,7 62,2 58,9	62,9 59,1 60,2	59,9 60,1 60,4	59,8 60,3 71,3	80,9 69,6 55,2	59,7 49,7 50,1	**82,9**	84,2
dak ketelhuis (gebouwdeel 4 t.p.v. Ketels 4, 5 & 6)	81,2 87,9 96,6	98,5 97,9 88,8	93,1 87,3 78,3	78,9 77,7 85,3	89,9 82,9 77,8	84,0 76,0 77,2	77,5 75,7 75,6	75,3 74,8 71,3	68,1 64,5 61,5	**90,6**	105,0
dak ketelhuis (gebouwdeel 3 t.p.v. Ketels 7 & 8)	81,2 88,0 86,7	83,7 82,9 73,9	77,1 74,0 66,2	68,7 66,2 67,3	67,8 70,0 67,4	66,9 66,5 66,2	66,4 63,8 63,7	63,3 61,5 59,4	56,3 54,4 54,9	**76,4**	92,5
gevel pompruimte (glas)	75,4 71,3 71,5	71,6 69,2 63,9	63,6 70,8 63,5	62,7 62,2 58,9	62,9 59,1 60,2	59,9 60,1 60,4	59,8 60,3 71,3	80,9 69,6 55,2	59,7 49,7 50,1	**82,9**	84,2
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 1, 2, 3, 7 & 8 (open ramen per 10 m gevel)	75,1 76,9 86,7	94,5 89,4 81,0	81,0 70,9 64,6	62,3 60,7 61,9	65,6 63,9 61,2	63,3 60,8 59,4	58,2 54,3 52,2	49,0 45,3 43,6	41,6 38,3 34,2	**71,9**	96,9
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 4, 5 & 6 (open ramen per 10 m gevel)	75.5 73,3 84,0	89.8 85,8 80,7	82.2 74,6 66,9	63.9 60,8 68,0	70.5 65,4 60,0	64.5 59,9 62,5	62.1 60,1 59,3	58.2 57,1 51,9	48.3 43,9 39,8	**73,7**	94,2
deur ketelhuis zuidgevel	81,2 89,2 97,2	96,5 91,7 85,7	85,4 80,4 74,6	75,5 74,3 75,2	78,0 75,8 72,8	72,3 69,0 68,8	67,9 66,1 64,5	63,3 60,6 58,8	56,2 52,8 48,2	**81,1**	102,4
deur ketelruimte west	80,3 73,2 72,9	82,4 78,6 72,9	73,4 70,9 64,7	66,2 65,9 69,7	71,0 71,8 71,9	71,3 70,4 70,8	70,5 68,3 68,4	67,9 66,7 63,7	60,7 59,2 57,5	**80,3**	88,0
deur ketelruimte west	71,0 82,7 98,6	99,0 99,8 88,6	90,4 81,8 76,9	78,4 75,4 78,2	81,7 78,8 71,5	72,9 71,3 72,8	73,1 71,7 72,2	72,0 70,5 66,7	62,9 59,1 55,0	**85,0**	104,9
verbrandingsluchtinlaat ketel 7	n.b. n.b. n.b.	74,8 73,7 69,7	72,3 66,1 61,5	60,2 58,1 56,7	58,4 56,9 58,0	55,9 55,0 56,0	54,8 54,8 55,3	56,0 54,5 53,2	53,9 52,6 52,4	**67,2**	91,3
verbrandingsluchtinlaat ketel 8	n.b. n.b. n.b.	78,9 76,0 77,0	70,7 67,5 63,4	61,3 58,7 57,4	57,0 56,7 59,3	57,5 55,1 55,4	53,9 52,8 52,9	52,6 52,3 52,4	53,0 50,9 49,8	**66,7**	89,7

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
P001	Schoorsteen ketel 1	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002	Schoorsteen ketel 2	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003	Schoorsteen ketel 3	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004	Schoorsteen ketel 4	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005	Schoorsteen ketel 5	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006	Schoorsteen ketel 6	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007	Schoorsteen ketel 7	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008	Schoorsteen ketel 8	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103	Oostgevel 1 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301	Oostgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
V306	Westgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V307	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V308	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V309	Deur westgevel 3	Terts	80,3	73,2	72,9	82,4	78,6	72,9	73,4	70,9	64,7
		Octaaf		81,7			84,2			75,7	
		Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0
V310	Deur zuidgevel 3	Terts	81,2	89,2	97,2	96,5	91,7	85,7	85,4	80,4	74,6
		Octaaf		97,9			98,0			86,9	
		Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3
V311	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	88	86,7	83,7	82,9	73,9	77,1	74	66,2
		Octaaf		90,9			86,6			79,1	
		Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9
V312	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V313	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V401	Oostgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V402	Westgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V403	Noordgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V404	Noordgevel 4	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V405	Westgevel 4 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V406	Dak ketelruimte 4	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9

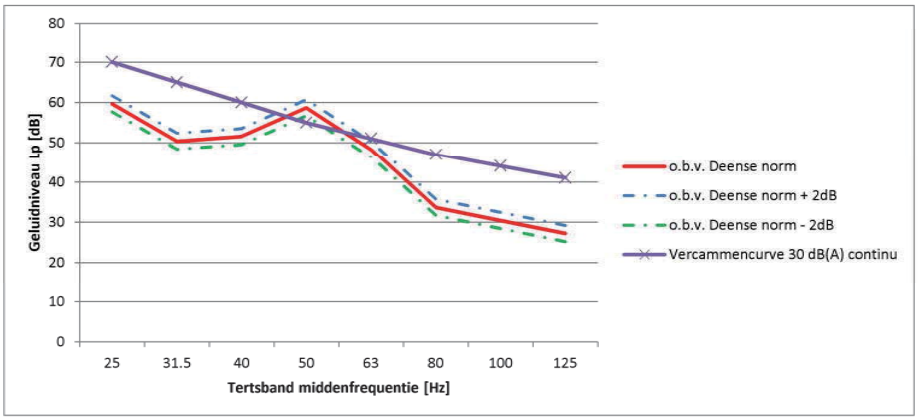
			25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
P001	Schoorsteen ketel 1	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002	Schoorsteen ketel 2	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003	Schoorsteen ketel 3	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004	Schoorsteen ketel 4	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005	Schoorsteen ketel 5	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006	Schoorsteen ketel 6	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007	Schoorsteen ketel 7	Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008	Schoorsteen ketel 8	Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101	Oostgevel 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102	Oostgevel 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103	Oostgevel 1 deur	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104	Dak 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105	Dak 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301	Oostgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V306	Westgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V307	Noordgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V308	Noordgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V309	Deur westgevel 3	Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0
V310	Deur zuidgevel 3	Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3
V311	Dak ketelruimte 3	Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
V312	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V313	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V401	Oostgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V402	Westgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V403	Noordgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V404	Noordgevel 4	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V405	Westgevel 4 deur	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V406	Dak ketelruimte 4	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9

Bijlage III - Rekenresultaten per woningtype

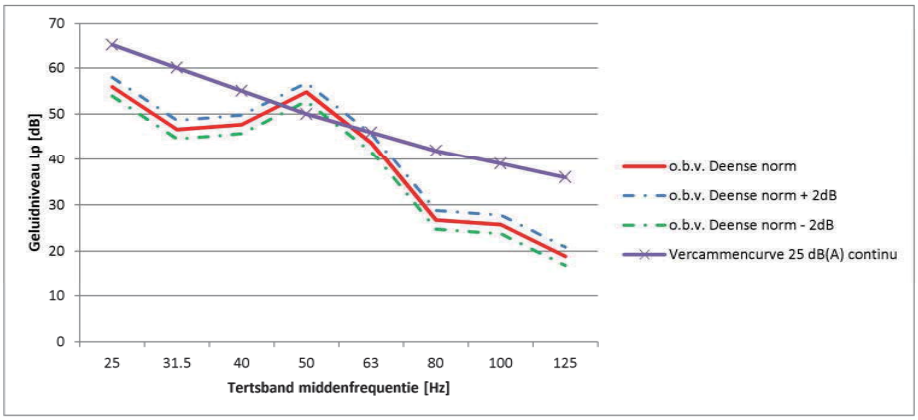
Woning A2.30 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	64,4	57,5	59,2	68,0	61,2	50,2	47,3	41,0
Maximaal optredende geluidbelasting	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,7	50,4	51,6	58,7	48,3	33,7	30,4	27,2
+2dB	61,7	52,4	53,6	60,7	50,3	35,7	32,4	29,2
-2dB	57,7	48,4	49,6	56,7	46,3	31,7	28,4	25,2
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0



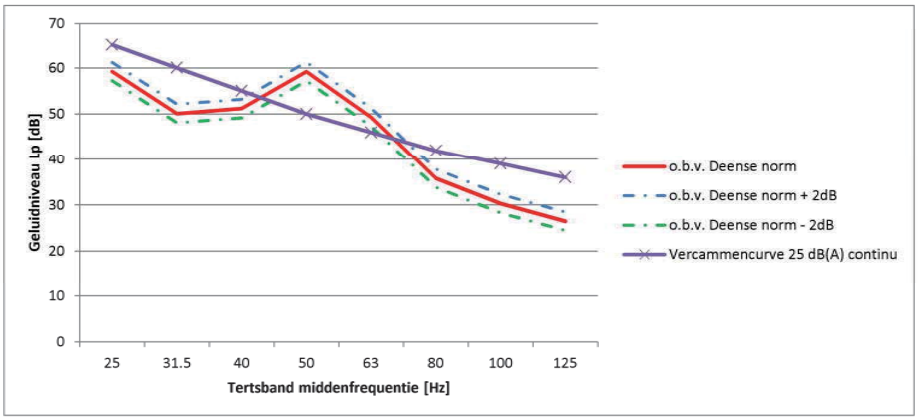
Woning A2.30 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Maximaal optredende geluidbelasting	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	55,9	46,6	47,7	54,8	43,8	26,7	25,8	18,9
+2dB	57,9	48,6	49,7	56,8	45,8	28,7	27,8	20,9
-2dB	53,9	44,6	45,7	52,8	41,8	24,7	23,8	16,9
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0



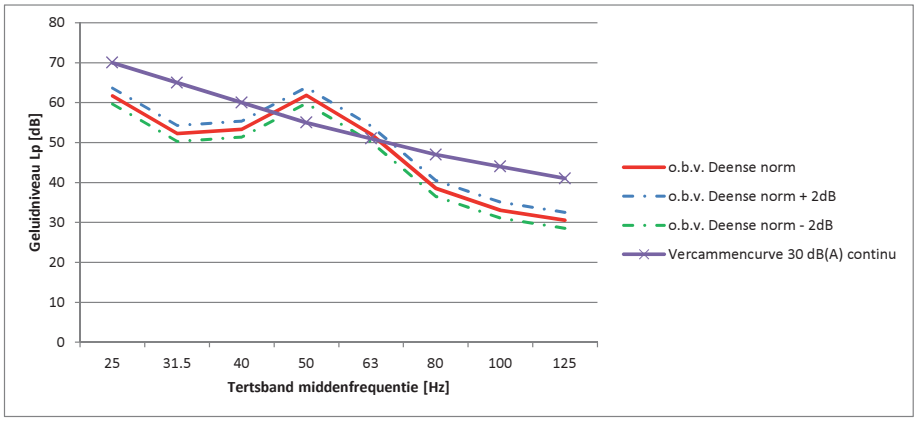
Woning A3.38 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Maximaal optredende geluidbelasting	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,2	50,1	51,2	59,2	49,3	35,8	30,3	26,5
+2dB	61,2	52,1	53,2	61,2	51,3	37,8	32,3	28,5
-2dB	57,2	48,1	49,2	57,2	47,3	33,8	28,3	24,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	11,2	5,3	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	7,2	1,3	0,0	0,0	0,0



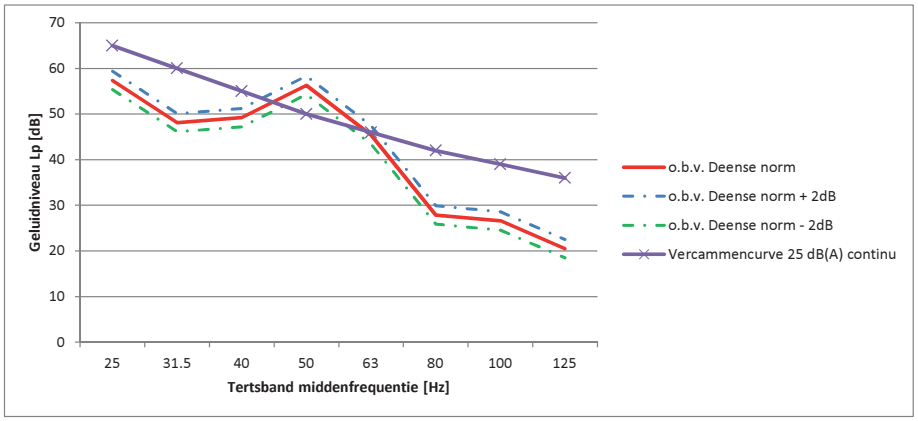
Woning A3.41 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting dak (avondperiode)	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	66,8	60,1	61,9	71,4	64,4	52,6	51,6	45,7
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	65,9	59,0	60,6	69,5	63,0	52,0	48,3	43,0
Maximaal optredende geluidbelasting	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	61,7	52,3	53,3	61,8	52,1	38,5	33,0	30,5
+2dB	63,7	54,3	55,3	63,8	54,1	40,5	35,0	32,5
-2dB	59,7	50,3	51,3	59,8	50,1	36,5	31,0	28,5
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,8	3,1	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0



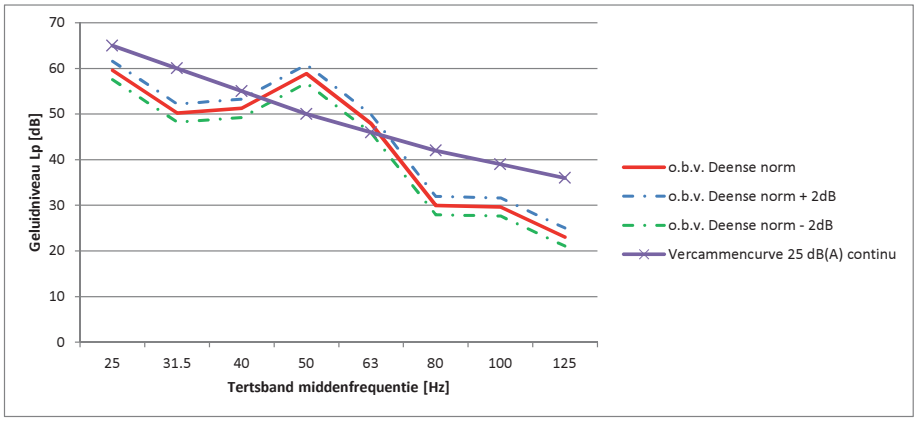
Woning A3.41 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Maximaal optredende geluidbelasting	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	57,4	48,1	49,2	56,3	45,4	27,9	26,6	20,5
+2dB	59,4	50,1	51,2	58,3	47,4	29,9	28,6	22,5
-2dB	55,4	46,1	47,2	54,3	43,4	25,9	24,6	18,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,3	1,4	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0



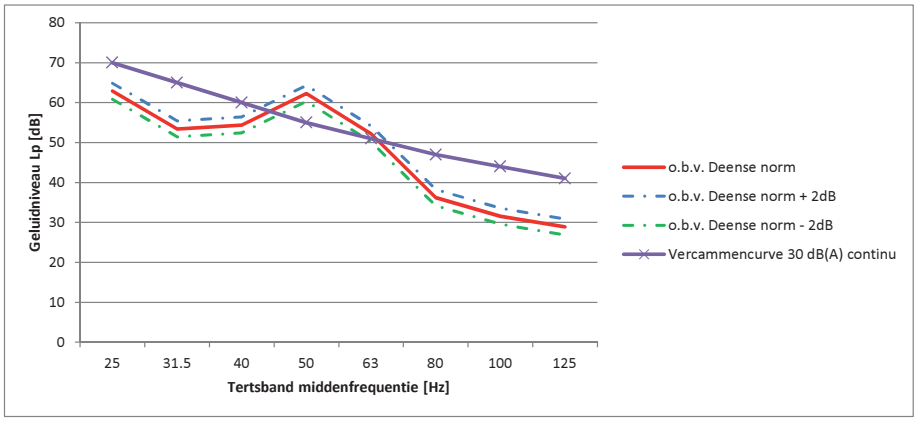
Woning A5.57 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordwest (nachtperiode)	65,4	58,8	60,5	68,4	60,8	47,5	48,2	39,8
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Maximaal optredende geluidbelasting	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,6	50,2	51,3	58,8	47,9	29,9	29,6	23,0
+2dB	61,6	52,2	53,3	60,8	49,9	31,9	31,6	25,0
-2dB	57,6	48,2	49,3	56,8	45,9	27,9	27,6	21,0
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	10,8	3,9	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0



Woning A5.57 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting dak (avondperiode)	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	68,1	61,1	62,7	72,0	65,4	54,0	51,2	45,3
Maximaal optredende geluidbelasting	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	62,9	53,4	54,4	62,3	52,2	36,2	31,5	28,9
+2dB	64,9	55,4	56,4	64,3	54,2	38,2	33,5	30,9
-2dB	60,9	51,4	52,4	60,3	50,2	34,2	29,5	26,9
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	9,3	3,2	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0



Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Bedrijven en milieuzonering Kanaalweg 59 te Utrecht

Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m^2 horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel ‘bedrijven en milieuzonering’ aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Wettelijk kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering (2009)” zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Afbeelding 1: Tabel milieucategorieën en bijbehorende richtafstanden

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

Toetsing voorgenomen ontwikkeling

Typering plangebied
Het plangebied betreft een locatie welke omgeven is door bedrijvigheid, zowel inrichtingen als kantoorfuncties. Het plangebied kan dan ook aangemerkt worden als een gemengd gebied.

Bedrijven in omgeving plangebied
In de omgeving van het plangebied zijn meerdere bedrijven gevestigd welke van invloed kunnen zijn op het woon- en leefklimaat van de te realiseren woningen in het plangebied.
In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergeven. De nummering verwijst naar de nummers in de afbeelding.

Bedrijf/organisatie	Adres	Bedrijfsactiviteit
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	Overste den Oudenlaan 20	Remise stadsbussen
2. NUON Hulwarmtecentrale	Kanaalweg 60a	Hulpwarmtecentrale (HWC)
3. Verschillende garagebedrijven	Kanaalweg 60	Autoschadeherstel en autoverkoop
4. Kantoorgebouwen	Kon. Wilhelminalaan 3 t/m 9	Kantooractiviteiten
(diverse ondernemingen)		

In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergegeven, inclusief SBI-code, richtafstand tot een gemengd gebied en de daadwerkelijke afstand van de inrichting tot het plangebied. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd of de ligging van het plangebied tot de in de omgeving aanwezige bedrijvigheid een belemmering op kan leveren.

Bedrijf/organisatie	SBI-Code	Milieucat.	Richtafstand (meters)[1]	Relevant milieuaspect	Afstand tot grens plangebied (meters)
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	493	3.2	50	Geluid	40
2. NUON Hulpwarmtecentrale	35 E1	3.2	50	Geluid, gevaar en geur	0
3. Verschillende garagebedrijven	451, 452, 454	2	10	Geluid	80
5. Kantoorgebouwen (diverse ondernemingen)	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	1	0	Nvt	0



Uit de toetsing blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling mogelijk door twee bedrijven belemmerd worden, te weten de hulpwarmtecentrale van de Nuon en de remise van de bussen van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht. Een nadere analyse van deze twee inrichtingen is noodzakelijk.

[1] De in te tabel opgenomen richtafstanden betreffen de richtafstanden tot een gemengd gebied.

Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht (GVU)
Het voormalige Logistiek Complex van Defensie aan de Overste den Oudenlaan 20 is reeds jaren in gebruik als stalling voor de bussen van het GVU. Ondanks dat op deze locatie een herontwikkeling is voorzien, is het aannemelijk te veronderstellen dat het huidige gebruik nog enige jaren zal voortduren.

Van het gebruik ten behoeve van de GVU is in het kader van art. 8.19 Wm op 14 juni 2004 melding gemaakt bij de gemeente Utrecht. Tevens is naar aanleiding van deze activiteit door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsniveau's als gevolg van deze nieuwe bedrijfsactiviteiten. De grootste geluidsbron betreft met name het af en aanrijden van bussen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau Lar,LT niet meer bedraagt dan 48 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de direct tegenover de hoofdpoort gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Hier van uitgaande kan worden gesteld dat de activiteiten van de GVU binnen het Logistiek Complex, bij voortzetting van haar activiteiten, geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plangebied.

Hulpwarmtecentrale (HWC) Nuon

Voor de HWC van de NUON zijn op basis van de VNG-publicatie de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot gemengd gebied: 10 meter)
- Geluid (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 30 meter)

Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

<u>Geur</u>
Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de áchtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Geluid

De HWC is een zogenaamde ‘grote lawaaimaker’ als bedoeld in onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht. Op basis van een geluidsonderzoek uit 1988 is derhalve een geluidzone rondom de HWC vastgesteld. Deze geluidzone is geïmplementeerd in de milieuvergunning. De 50 dB(A) geluidcontour ligt ongeveer halverwege het plangebied, de 55 dB(A) contour ligt (binnen het plangebied) op circa 15 meter van de noordelijke grens van het terrein.

De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai van 50 dB (A) wordt in het plangebied overschreden en voor een gedeelte van het plangebied wordt ook de maximaal te ontheffen waarde van 55 dB(A) overschreden. Aangezien hiervoor geen hogere waarden verleend kunnen worden, dienen enkele gevels doof (zonder te openen delen) uitgevoerd te worden. Voor andere gevels dienen hogere waarden verleend te worden. In het akoestisch onderzoek wordt hier nader op ingegaan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat enerzijds een goed woon- en leefklimaat behaald kan worden en dat voldaan kan worden aan het gestelde in de Wet geluidhinder, en dat anderzijds de geluidruimte van de HWC gerespecteerd wordt.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

Bijlage 6 Externe veiligheid

Tebodin Netherlands B.V.
Laan van Nieuw Oost-Indië 25 • 2593 BJ Den Haag
Postbus 16029 • 2500 BA Den Haag
Telefoon 070 348 09 11 • Fax 070 348 06 45
denhaag@tebodin.nl • www.tebodin.com

Opdrachtgever: **KWP Gebiedsontwikkelaars**
Project: **Nieuwbouw Kanaalweg 59, Utrecht**

Ordernummer: T41363.00
Documentnummer: 3412121
Revisie: A

Auteur: W.A. Hamer
Telefoon: 070 348 05 86
Telefax: 070 348 05 91
E-mail: w.hamer@tebodin.nl

Datum: 23 maart 2010

Brandveiligheidsrapport, externe veiligheid
Nieuwbouw locatie Kanaalweg 59 te Utrecht

A	23-03-2010	Verwerking commentaar bevoegd gezag	W. Hamer	C. Assmann
0	19-02-2010	Ter goedkeuring	W. Hamer	C. Assmann
Wijz.	Datum	Omschrijving	Opsteller	Gecontroleerd

© Copyright Tebodin

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze ook zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.

Inhoudsopgave

		Pagina
	Samenvatting	**4**
1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van het brandveiligheidsrapport	6
1.3	Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen	6
1.4	Begrippen en afkortingen	7
1.5	Opzet rapport	8
1.6	Leeswijzer	8
2	**Beschrijving locatie**	**9**
3	**Beschrijving inrichting**	**10**
3.1	Stoomketelgebouw	10
3.2	Opslagtanks	11
3.2.1	Beschrijving opslagtanks	11
3.2.2	Beschrijving leidingen	12
3.2.3	Stookolie	12
4	**Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie**	**14**
4.1	Loftgebouw	15
4.2	Havengebouw	15
4.3	Torengebouw	16
4.4	Materiaal specificatie	17
4.4.1	Brandeffecten algemeen	17
4.4.2	Brandeigenschappen beton	18
4.4.3	Brandeigenschappen isolatiemateriaal	18
4.4.4	Brandwerendheid baksteen	19
5	**Stralingsintensiteit**	**20**
5.1	Algemeen	20
5.2	Stofeigenschappen hexaan	21
5.3	Modellering	21
6	**Conclusie**	**25**
	Bronvermelding	**26**

Samenvatting

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.
Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd. Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Een van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen die de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Het doel van dit document is:

- Betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m^3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een warmtestralinggrenswaarde op naastgelegen bouwwerken van verschillende percelen van maximaal 15 kW/m^2. De 15 kW/m^2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.
Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd.

Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn, wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Eén van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen welke de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Door het adviesbureau AVIV te Enschede is in 1e instantie een brandveiligheidsrapport opgesteld. De gemeente Utrecht heeft beoordeeld dat in het AVIV rapport onvoldoende naar voren is gebracht of wordt voldaan aan het afstandscriteria zoals deze zijn aangegeven door de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht heeft KWP Projectontwikkelaars verzocht de warmtestralingcontouren, welke eventueel bij een brand in een van de opslagtanks ontstaan, inzichtelijk te maken.

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft Tebodin verzocht tot het inzichtelijk maken van de warmtestralingcontouren indien een van de opslagtanks in brand geraakt. Deze warmtestralingcontouren diende gebaseerd te zijn op het door Adviesbureau AVIV opgestelde brandveiligheidsrapport. Tebodin heeft KWP Gebiedsontwikkelaars gewezen op het feit dat de in het door AVIV opgestelde rapport dat een aantal uitgangspunten niet overeenkwamen met de huidige literatuur en de informatie zoals deze naar voren was gebracht in het bezwaarschrift van de belanghebbende.

De twee belangrijkste uitgangspunten in het AVIV rapport die geleid hebben tot het opnieuw opstellen van een brandveiligheidrapport door Tebodin zijn:

1. De invloed van de zogenoemde 'surface emissive power' (SEP) waarde.
   - Adviesbureau AVIV heeft gekozen voor een berekening op basis van de SEP-waarde voor gasvormige koolwaterstoffen.
   - De gasvormige koolwaterstoffen zoals methaan, ethaan, propaan en butaan hebben een SEP-waarde van 140 kW/m².

De SEP-waarde van vloeibare koolwaterstoffen, zoals bij de warmtehulpcentrale aanwezig, is in de literatuur bepaald op een waarde van 56,1 kW/m².

2. In het bezwaarschrift van de belanghebbende wordt (lichte) stookolie genoemd terwijl in het AVIV rapport dieselolie als uitgangspunt is gehanteerd. Dieselolie is een lichtere kolomfractie dan (lichte) stookolie.

Aangezien de warmtestraling met stijgende afstand van de warmtebron kwadratisch afneemt is het essentieel een correcte SEP-waarde te hanteren zodat een reële weergave kan worden gegeven van de warmtestralingcontouren.

Voornamelijk op basis hiervan is door KWP Projectontwikkelaars besloten tot het opnieuw opstellen van een rapportage.

Dit document betreft een beschrijving van de te nemen maatregelen in het kader van brandveiligheid, die voor nieuwbouw vereist worden vanwege het Bouwbesluit 2003 en de gemeentelijke bouwverordening. Daarnaast beschrijft het document relevante bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de naastgelegen warmtehulpcentrale.

Het perceel bevindt zich aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

1.2 Doel van het brandveiligheidsrapport

Het doel van het brandveiligheidsrapport is:

- De betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

1.3 Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen

Het brandveiligheidsrapport is getoetst aan de volgende wettelijke regelingen en pseudo-wetgeving (in volgorde van prioriteit);

- Europese regelgeving;
- Bouwbesluit 2003;
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI);
- Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) 29.

1.4 Begrippen en afkortingen

Gebruiksfunctie	gedeelten van één of meer bouwwerken op een perceel of standplaats, die dezelfde gebruiksbestemming hebben en die tezamen één gebruikseenheid vormen.
Brandcompartiment	gedeelte van één of meer bouwwerken, bestemd als maximaal uitbreidingsgebied van brand.
Technische ruimte	ruimte voor het plaatsen van de apparatuur, noodzakelijk voor het functioneren van een gebouw.
Gebruiksoppervlakte	gebruiksoppervlakte als bedoeld in NEN 2580.
Hoofddraagconstructie	hoofddraagconstructie als bedoeld in NEN 6702.
WTD	tijdsduur van de brandwerendheid met betrekking tot bezwijken in minuten.
WBDBO	weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag: weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag als bedoeld in NEN 6068.
Lichte industriefunctie	industriefunctie waarin activiteiten plaats vinden, waarbij het verblijven van mensen een ondergeschikte rol speelt.
Woongebouw	gebouw of gedeelte van een gebouw, waarin twee of meer woonfuncties liggen, die zijn aangewezen op een of meer gemeenschappelijke verkeersroutes.
Bezettingsgraad	aantal m² gebruiksoppervlakte per persoon.
Bezettingsgraadklasse	klasse die de bezettingsgraad van een gebruiksoppervlakte en de bezettingsgraad van een vloeroppervlakte aan verblijfsgebied aangeeft in overeenstemming met Tabel 1.

Tabel 1: bezettingsgraad

klasse	bezettingsgraad	
	in m² gebruiksoppervlakte per persoon	in m² vloeroppervlakte aan verblijfsgebied per persoon
B1	> 0,8 - <= 2	> 0,5 - <= 1.3
B2	> 2 - <= 5	> 1,3 - <= 3,3
B3	> 5 - <= 12	> 3,3 - <= 8
B4	> 12 - <= 30	> 8 - <= 20
B5	> 30	> 20

Permanente vuurbelasting	Bijdrage tot de vuurbelasting van de materialen die deel uitmaken van de bouwdelen.
Blikseminstallatie	Een installatie als bedoeld in NEN 1014.

1.5 Opzet rapport

In dit rapport wordt het algemene referentiekader ten behoeve van de brandveiligheid beschreven. Voorts worden uitgangspunten vastgelegd die de basis vormen voor de nadere invulling van de genomen brandveiligheidsmaatregelen.

Aan de hand van de milieuregelgeving en bouwregelgeving zijn criteria vastgesteld waar aan de bouwwerken minimaal dienen te voldoen. Deze criteria zijn vastgelegd in de vigerende milieu- en bouwvergunningen. Tevens geeft dit rapport aan welke bouwkundige en installatietechnische voorzieningen getroffen zijn ten behoeve van de brandveiligheid. Deze omvatten onder meer de toekomstige externe brandcompartimentering van de woongebouwen.

1.6 Leeswijzer

Het document is zo opgesteld dat de brandveiligheidsaspecten betreffende de externe veiligheid van de warmtehulpcentrale van binnen naar buiten worden beschouwd. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het terrein met daarbij een beschrijving van de aanrijroutes voor de hulpdiensten en waar mogelijk de primaire waterwinning plaatsvindt.

Hoofdstuk 3 beschrijft de bouwkundige aspecten van het ketelgebouw en de naastgelegen opslaginstallatie met de leidingen. Paragraaf 3.4 geeft de fysische eigenschappen van het opgeslagen product.

Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de toekomstige gebouwen, die zich beperkt tot de gevel die naar de opslagtanks is gericht.

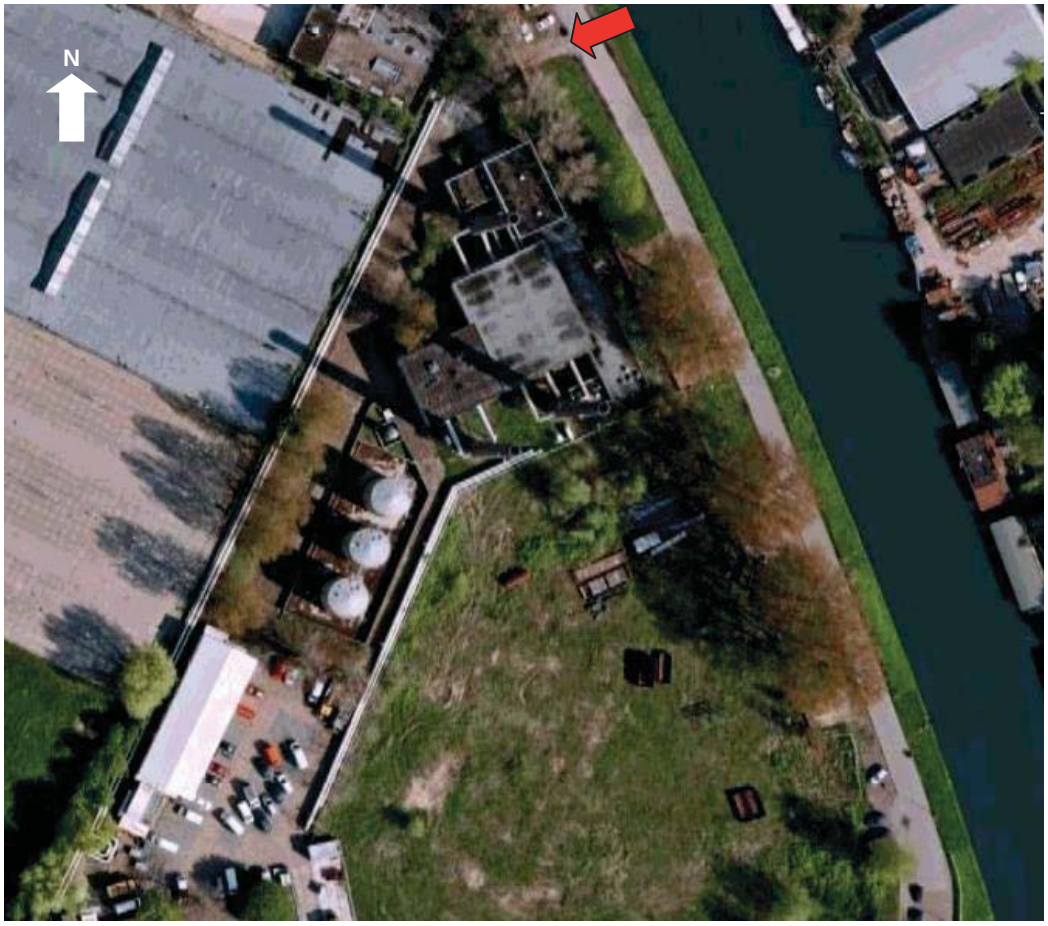
Hoofdstuk 5 geeft een weergave van de warmtestraling en vlamhoogte die mogelijk bij een brand kan voorkomen.

2 Beschrijving locatie

De nieuwbouwlocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

De nieuwbouwlocatie en de naastgelegen warmtehulpcentrale kunnen beide bereikt worden via de Kanaalweg. De Kanaalweg is de primaire ontsluitingsroute waarover de hulpdiensten kunnen aanrijden. De tweede ontsluitingsroute loopt via de Koningin Wilhelminalaan, die overgaat in de Kanaalweg.

De locatie heeft een ondergrondse brandkraan binnen een straal van 40 meter, gerekend vanaf de terreintoegang (brandweeringang), met een capaciteit van minimaal 60 m³/uur.



Figuur 1: terreinoverzicht

= brandweeringang

Naastgelegen objecten zijn zodanig vrij gelegen en voorzien van niet-brandbare dakbedekkingen dat geen gevaar bestaat voor brandoverslag.

3 Beschrijving inrichting

In dit hoofdstuk worden de bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de inrichting beschreven. Deze voorzieningen zijn conform de milieu- en bouwvergunning en zullen worden getoetst aan de huidige milieu- en bouwregelgeving.

Op de inrichting zijn twee typen van bouwwerken te onderscheiden, namelijk;
⇒ bouwwerken;
⇒ bouwwerken 'geen gebouw zijnde'.

Bouwwerken 'geen gebouw zijnde' dienen te voldoen aan de definitie zoals gegeven door de Woningwet, artikel 1 lid 1c: *'elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt'.*

De bouwwerken op het terrein die een gebouw vormen, zijn in overeenstemming met het Bouwbesluit 2003 ingedeeld in de gebruiksfunctie 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied).

In het gebouw, hierna te noemen stoomketelgebouw, staan 8 stoomketels (warmtehulpcentrale) opgesteld. De stoomketels worden gestookt met stookolie (vlampunt > 90°C). De stookolie wordt opgeslagen in drie opslagtanks.

Het stoomketelgebouw ligt circa 12 meter van de inrichtingsgrens aan de straatzijde (Kanaalweg) van het terrein en circa 11 meter van de dichtstbijzijnde opslagtank.

De opslagtanks staan zuidwestelijk van het stoomketelgebouw in een lijn evenwijdig aan - en op circa 8 meter van - de westelijke inrichtingsgrens. De 1^{e} opslagtank (gerekend vanaf het stoomketelgebouw) ligt circa 23 meter van de oostelijke inrichtingsgrens. Aan de oostelijke inrichtinggrens staat een gebouw met een industriefunctie. Ten zuiden van de 3^{e} opslagtank (geteld vanaf het stoomketelgebouw) staat op een afstand van circa 16 meter nog een gebouw met een industriefunctie.

De warmtehulpcentrale levert alleen in geval van een piek in de warmtevraag aan het stadsverwarmingsnet.

3.1 Stoomketelgebouw

In het bestaande stoomketelgebouw staan acht stoomketels met toebehoren. De gebruiksfunctie wordt gedefinieerd als 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied) met bezettingsgraad B5 en met een totaal gebruiksoppervlak van minder dan 1.000 m^2. Vanzelfsprekend zijn er ruimten met een 'overige functie' aanwezig zoals toilet/sanitaire ruimten en technische ruimten.

Het pand is conform het Bouwbesluit 2003 (nieuwbouwniveau), en gemeentelijke bouwverordening voorzien van het vereiste brandpreventieve voorzieningen, zoals blusmiddelen.

3.2 Opslagtanks

3.2.1 Beschrijving opslagtanks

De opslagtanks voldoen aan de toenmalige vigerende voorschriften zoals de CPR-92 (vloeibare aardolieproducten, bovengrondse opslag kleine installatie (< 80.000 m³)), die voorschriften tegenwoordig zijn samen gebracht in de Eurocode EN 1993-4-2 (opslagtanks) en PGS 29. De opslagtanks zijn geplaatst in een tankput van 770 m^2 met een toereikende omwalling.

De 3 opslagtanks hebben elk een diameter van 8 m, een hoogte van circa 10 m en een opslagcapaciteit van circa 500 m³. De totale wandoppervlakte bedraagt circa 251 m². Het oppervlak van de tankbodem is circa 50 m².

π = 3.14
d = 8
h = 10

$$\pi * d * h \equiv oppervlak$$

$$3.14 * 8 * 10 \approx 251\,\text{m}^2$$

Formule 1: berekening wandoppervlak

$$0.25 * \pi * d^2 \equiv oppervlak$$

$$0.25 * 3.14 * 8^2 \approx 50\,\text{m}^2$$

Formule 2: berekening bodemoppervlak

De opslagtanks zijn vervaardigd van koolstofstaal conform de toen geldende regelgeving zoals ASMI en aangevuld met NFPA codes en EEMUA guidelines. Alle opslagtanks zijn van het type ‘cone roof’ vast dak en geheel voorzien van een thermische isolatielaag van circa 50 mm op basis van mineraal product, waarbij aan de buitenzijde een aluminium beplating is aangebracht.

In de tankwand zijn doorvoeringen gerealiseerd ten behoeve voor toe- en afvoerleidingen. Op het tankdak zijn mangaten en openingen aanwezig ten behoeve van ventilatie en meetapparatuur. De tanks zijn uitgevoerd met een hoogniveau-alarmering, die ter plaatse en in de controlekamer alarm geeft voordat het hoogste toelaatbare vloeistofniveau in de tank wordt bereikt.

Alle opslagtanks met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

De tanks zijn voorzien van tankverwarming, zogenoemde ‘heat tracing’ of soortgelijke voorzieningen ten behoeve van het behouden van de juiste viscositeit voor het verpompen van het opgeslagen product.

3.2.2 Beschrijving leidingen

Vanuit het lospunt van de tankwagens gaan geïsoleerde vulleidingen naar de opslagtanks. Vanuit de opslagtanks wordt de stookolie naar de stoomketels in het stoomketelgebouw gevoerd.

De leidingen zijn uitwendig voorzien van minerale isolatie en bekleed met aluminium beplating en zijn uitgerust met warmtespiralen ‘heat tracing’ of vergelijkbare voorzieningen, omdat koude stookolie niet verpompbaar is.

Alle leidingen met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

3.2.3 Stookolie

De gebruikte brandstof is een mengsel van koolwaterstoffen met een kookpunt traject van 350°C tot en met 650°C met een relatief lage dampspanning (0,1 mbar bij 20 °C) (water = 23 mbar bij 20 °C). Dergelijke mengsels worden gebruikt voor commerciële en industriële verbranders en worden gerangschikt onder de noemer stookoliën.

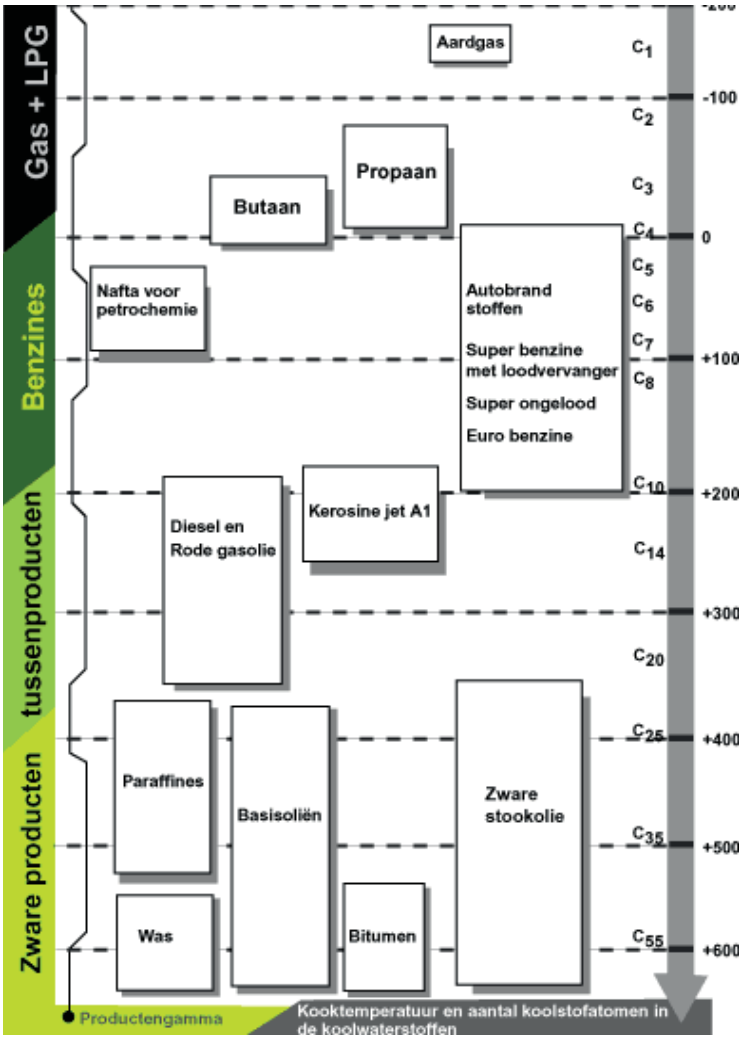
Stookolie heeft vanwege de lange koolstofketens, lengte van C_{20} tot C_{50} een vlampunt van circa 90 °C en is onder normale atmosferische temperaturen zo viskeus (stroperig) dat deze langzaam vloeit. Doordat deze viskeuze brandstof gedurende vorstperioden beschikbaar dient te zijn wordt de vloeistof continu op een minimale bedrijfstemperatuur gehouden, zodat de vloeistof goed vloeibaar is en kan worden verpompt naar de stoomketels.

Aangezien dergelijke koolwaterstofmengsels een vlampunt hebben van minder dan 100°C worden deze als brandbaar geclassificeerd.

Stookolie is niet mengbaar met water en zal op water (dichtheid ≈ 0,95 gr/ml) een viskeuze drijflaag vormen.

Aangezien de moleculaire verhouding koolstof – waterstof in de ratio 3 – 1 gepasseerd is, zal in geval van brand een sterke roetvorming plaatsvinden. De vrijkomende warmtestraling (heat flux) zal bepaald worden door de surface emissive power (SEP) waarde. Deze SEP waarde is voor de vloeibare koolwaterstoffen bepaald op 56,1 kW/m² (ø = 10 meter) en als ‘Smokey’ getypeerd.

Door de sterke roetvorming zal warmtestraling niet toenemen of zelfs beperkt afnemen wanneer een plasbrand een diameter heeft groter dan 3 meter. De afbrandwaarde van stookolie is circa 0,035 kg/(m².s).



Figuur 1: kooktraject koolwaterstoffen

4 Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie

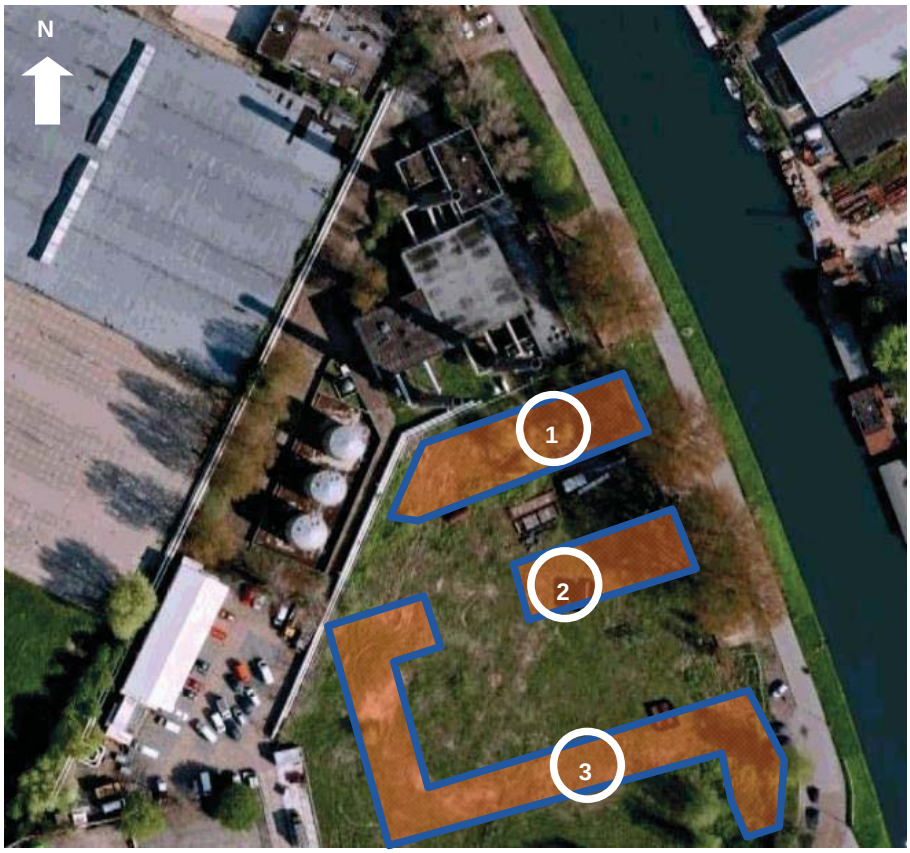
Het ontwikkelingsplan omvat de bouw van drie woongebouwen waarin 162 wooneenheden worden voorzien. De woongebouwen zijn gelegen rond een binnenhaven, die in verbinding staat met het Merwedekanaal.

De woongebouwen zijn verschillend van hoogte:
1. het ‘Loftgebouw’;
2. het ‘Havengebouw’;
3. het ‘Torengebouw’.

Het Loftgebouw staat direct aan de perceelsgrens op een afstand van circa 5 meter van de tankput. De afstand van het Loftgebouw en de dichtstbijzijnde opslagtank, 1e opslagtank gerekend vanaf het stoomketelgebouw, is 8 meter.

Tussen het Loftgebouw en het Havengebouw is een openbare oost-west wegverbinding voorzien.

Eén van de hoekgevels van het Torengebouw staat op de perceelgrens. De afstand van het punt waar de hoekgevel de perceelgrens raakt tot de tankput is groter dan 5 meter; de afstand tot de dichtstbijzijnde opslagtank is circa 12 meter en tot de volgende opslagtank ca 16 meter.



4.1 Loftgebouw

Het Loftgebouw heeft vijf bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 19 meter en een totale hoogte van circa 20 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 17 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

Tabel 2: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit tabel 2 wordt voor het Loftgebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.2 Havengebouw

Het Havengebouw heeft zes bouwlagen. De gevels in het zichtveld van de opslagtanks staan zo ver van de tanks, dat warmtestraling van een brandende opslagtank geen kritische stralingsintensiteit[1] geeft op de gevels.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 21 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

[1] Zie paragraaf 4.4

Tabel 3: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 3 wordt voor het Havengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.3 Torengebouw

Het Torengebouw heeft 11 bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 18 meter en een totale hoogte van circa 40 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 13 meter, het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 37 meter, ten opzichte van het maaiveld, hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 120 minuten.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen. De gevel wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

Tabel 4: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 4 wordt voor het Torengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.4 Materiaal specificatie

4.4.1 Brandeffecten algemeen

Bij het berekenen van materiële schade door warmtestraling wordt onderscheid gemaakt tussen twee niveaus:

- Schadeniveau 1: het in brand geraken van aan de warmtestraling blootgestelde oppervlakken, dan wel het breken of het bezwijken van constructieonderdelen.
- Schadeniveau 2: het optreden van schade zoals ernstige verkleuring van het materiaaloppervlak, afbladderen van de verf en/of het belangrijk vervormen van constructieonderdelen.

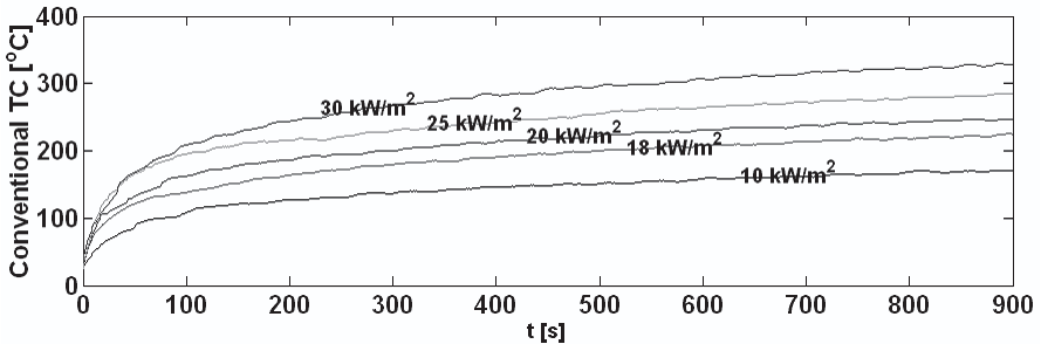
Hiertoe is het begrip 'kritische stralingsintensiteit' geïntroduceerd, waaronder die stralingsintensiteit wordt verstaan die bij langdurige expositie nog juist schade oplevert. In Tabel 5 wordt de kritische stralingsintensiteit gegeven voor verschillende bouwmaterialen conform PGS 1 deel B, Effecten van brand op constructies.

Tabel 5:kritische stralingsintensiteit (kW/m²)

Materiaal	Schadeniveau 1	Schadeniveau 2
Hout	15	2
Kunststof	15	2
Glas	4	-
Staal	100	25

Voor het inzichtelijke maken van de relatie kW/m² en de daarbij behorende temperatuur indicatie in °C geeft onderstaand Figuur 2 een weergave.

Figuur 2: weergave kW/m^2 <> temperatuur



Onbrandbare en hittebestendige materialen zoals metselwerk blijven buiten beschouwing. Dit geldt ook voor gewapend beton en bekleed staal omdat hierbij warmtestraling slechts in extreme situaties problemen oplevert, bijvoorbeeld als het beschouwde object zich in of direct naast de brand bevindt. Bovendien zal de straling waarbij schade optreedt in zeer belangrijke mate afhangen van de toegepaste betondekking respectievelijk bekledingsdikte, waardoor een globale beschouwing vrijwel onmogelijk wordt.

4.4.2 Brandeigenschappen beton

Door het gebruik van beton met daarvoor geplaatst een mineraal isolatiemateriaal zal het toegepaste bouwmateriaal niet of nauwelijks worden blootgesteld aan hoge temperaturen na verloop van tijd. Wordt beton voor zeer lange tijd blootgesteld aan een hoge thermische belasting, dan nemen de mechanische eigenschappen van beton af. De snelheid waarmee dit gebeurt, is afhankelijk van de thermische isolatie en de eigenschappen van beton zoals warmtegeleiding en warmtecapaciteit.

De brandwerendheid van het toegepaste beton waarbij wanden of vloeren een scheidende functie hebben, is weergegeven in onderstaande Tabel 6. Hierin is de relatie tussen de minimale dikte en brandwerendheid weergegeven. Conform de NEN 6071 (Rekenkundige bepaling van de brandwerendheid van bouwdelen. Betonconstructies) wordt bij betonconstructies met een dikte van meer dan 120 mm een WBDBO bereikt van minimaal 120 minuten.

Tabel 6: minimumdikte van wanden en brandwerendheid met betrekking tot de scheidende functie

Minimale plaatdikte (mm)	60	80	100	120
Brandwerendheid (min)	30	60	90	120

4.4.3 Brandeigenschappen isolatiemateriaal

Tussen de 2 gevelbladen wordt een thermisch isolatiepakket opgebouwd van minimaal 80 mm dikte bij een massa van 100 kg/m³. De structuur van het thermische isolatiemateriaal blijft boven 1.000 °C intact en zal het achterliggende binnenblad (beton) voor langere tijd beschermen. Zie Tabel 7.

Tabel 7:brandwerendheid isolatiemateriaal

brandwerendheid (scheidende functie)	minimum dikte kernvulling [mm]		
	steenwol		PUR of PIR[1]
	60 kg/m³	100 kg/m³	
20 min.	30	25	80
30 min.	50	40	180
60 min.		80	

Bron: SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, deel D Bouwdeel- en materiaal gedrag

4.4.4 Brandwerendheid baksteen

De buitengevels (buitenblad) zullen worden opgetrokken uit baksteen met een minimale dikte van 100 mm

Voor het bepalen van de brandwerendheid van bakstenen wanden wordt gebruik gemaakt van de formule, welke is afgeleid van de kalkzandsteen, en welke formule wordt toegepast door de baksteenindustrie (zie Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5) voor steenachtige wanden. De formule geldt voor niet-dragende wanden.

De formule luidt: $B = 0{,}9 * d^2 * 10^{-2}$

$$B = 0{,}9 * 100^2 * 10^{-2} = 90$$

B is de minimale brandwerendheid in minuten.
d is de wanddikte in mm.

Formule 3: brandwerendheid van baksteen wanden

5 Stralingsintensiteit

5.1 Algemeen

De huidige PGS-29 stelt in artikel 181:

Citaat:
Voor de overige onderdelen van de tankinstallaties geldt het volgende:
− installaties / objecten / dragende constructies die kunnen worden aangestraald met een hogere warmtebelasting dan 10 kW/m^2 en waarbij ten gevolge van de hittestraling falen of uitbreiding van de ontstane brand kan ontstaan, moeten worden beschermd tegen te grote warmtebelasting;
Einde Citaat.

Daarnaast wordt in bijlage D, bladzijde 86/86 van de PGS-29 een afstandsbepaling gegeven waarbij aangegeven wordt welke afstand aangehouden dient te worden naar gebouwen en/of installaties welke tot het terrein van de inrichting behoren.

Figuur 3: afstandbepaling opslagtanks <> bouwwerken

Betrokken installatieonderdelen		Aanbevolen afstanden
1	Tussen tanks met een diameter van maximaal 10 m of een hoogte van maximaal 14 m	In overeenstemming met de voorwaarden van constructie en in werking houden
2	Tussen tanks met een diameter van meer dan 10 m of een hoogte van meer dan 14 m	De afstand moet de kleinste zijn van: 1) de helft van de diameter van de grootste tank, 2) de diameter van de kleinste tank, 3) 15 m, maar in geen geval kleiner dan 10 m
3	Tussen een tank en een vulpunt, vul of een gebouw	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.
4	Tussen een tank en de terreingrens van het depot, een niet-gevaarlijk gebied of een stationaire ontstekingsbron	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.

Essentieel is de warmtestraling (heat flux) welke gedurende een brand wordt uitgezonden naar de omgeving.

Daarna is het mogelijk op grond van modellering de warmtestralingcontouren vast te stellen welke de afstand in meters weergeven vanaf de rand van de opslagtank.

Indien de opgeslagen stookolie zou ontsteken (vlampunt > 90°C) en vervolgens de brand zou onderhouden, zal de bronstraling (SEP waarde) 56,1 kW/m² (ø = 10 meter) zijn.

Aangezien in de beschikbare literatuur stookolie niet is beschreven, is als referentie product ‘hexaan’ gemodelleerd als een tankbrand.

5.2 Stofeigenschappen hexaan

n-Hexaan wordt wereldwijd toegepast als referentieproduct bij testen waarbij beoordeeld dient te worden wat de gedragingen zijn waarbij vloeibare koolwaterstof zijn betrokken.

Hexaan (C_6H_{14}) bestaat uit een lineaire koolwaterstofketen en wordt gerangschikt onder de alkanen.

De brandbare vloeistof is geklasseerd als klasse-1 (vlampunt -22°C) met een zelfontbrandingstemperatuur van 223 °C. De vloeistof is niet water mengbaar en zal op water drijven met een relatieve dichtheid van 0,65 (water =1).

De uitdampende gassen zijn marginaal zwaarder (=1,15) dan de omgevingslucht (=1). Bij een dampspanning (160 mbar bij 20 °C) (ter vergelijking: water = 23 mbar bij 20 °C) wordt de onderste explosiegrens bereikt (LEL = 1,1%vol, UEL = 7,5%vol). Bij uitdamping is een vrije gaswolkverbranding dan wel deflagratie in een (semi) omsloten ruimte mogelijk.

Hexaan zal net als andere vloeibare koolwaterstoffen als ‘Smokey’ verbranden waardoor een vlamtemperatuur van circa 800 -1.000 °C zal worden bereikt; echter, door het feit dat roet (SEP waarde = 56,1 kW/m² bij een plasdiameter van 10 meter)) wordt gevormd zal de stralingsenergie naar de omgeving verminderen door afscherming van de roetdeeltjes.

5.3 Modellering

Voor de modellering wordt het softwarepakket Phast professional® met de daarbij behorende DNV Software, Property Database Document (Phast professional®).

Op grond van de invoerparameters zoals hieronder vermeld zijn de volgende waarden uitgekomen:

- brandstof gerelateerd:
  - product Hexaan;
  - SEP – waarde 56,1 kW/m²;
  - plasoppervlakte 50 m².
- weeromstandigheden:
  - atmosferische stabiliteit: Pascal klasse;
    - 1,5/F stabiel, bewolkt, windsnelheid 1,5 m/sec;
    - 5/D neutraal, licht bewolkt, windsnelheid 5 m/sec.
  - temperatuur 20 °C;
  - druk standaard.



Figuur 4: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 1,5/F

Geel = 15 kW/m² = circa 3 meter
Rood = 10 kW/m² = circa 6 meter
Oranje = 3 kW/m² = circa 21 meter
Groen = 1kW/m² = circa 36 meter

Conclusie: Uit Figuur 4 blijkt dat de stralingscontouren van 15 kW/m^2 de terreingrens van de warmtehulpcentrale niet overschrijdt.



Figuur 5: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 5/D

Geel = 15 kW/m² = circa 6 meter
Rood = 10 kW/m² = circa 10 meter
Oranje = 3 kW/m² = circa 25 meter
Groen = 1kW/m² = circa 39 meter

Conclusie: Uit Figuur 5 blijkt dat de stralingscontour van 15 kW/m^2 de terreingrens van de warmtehulpcentrale niet overschrijdt.

Vlamhoogte bepaling
Voor het bepalen van de vlamhoogte kan de 'Methode van Thomas' worden toegepast. Uit de onderstaande formule, welke is gebaseerd op de 'Methode van Thomas', kunnen de volgende waarden worden ingevuld.

$$Hf = 42 * D * (m'' / ra * \sqrt{(g * D)) * 0{,}61}$$

Hf = vlamhoogte in meters
m' = afbrandwaarde (stookolie 0,035 kg/(m^2.s))
ra = ambient air density 1,18 kg/m^3 (vaste waarde)
D = plasdiameter in meters (tankdiameter 8 meter)
g = gravitational acceleration 9,81 m/s^2 (vaste waarde)

$$Hf = 42 * 8 * (0{,}035 / 1{,}18 * \sqrt{(9{,}81 * 8)) * 0{,}61} = 10{,}35$$

Formule 4: methode van Thomas

Uit Formule 4 volgt dat de stabiele vlamhoogte circa 10 meter zal zijn. Bij toenemende windsnelheden zullen de vlammen afvlakken en afnemen in vlamlengte (=vlamhoogte). De reden voor het afvlakken en afnemen van de vlammen is vindt zijn oorzaak dat de verbrandende gassen door de windsnelheid sneller worden opgemengd en meer zijwaarts worden gebogen door de door de intredende lucht.

Conclusie: Op basis van de berekende vlamlengte (=vlamhoogte) en rekening houdend met de afbuiging van de vlammen bij toenemende windsnelheden wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen.

6 Conclusie

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m^3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m^2. De 15 kW/m^2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Bronvermelding

- Europese NEN-EN normen.
- Ministerie van VROM.
  - PGS 1 - deel 1B, Effecten van brand op constructies.
  - PGS 29 richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks.
- AMvB Bouwbesluit 2003.
- SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, Deel D Bouwdeel en materiaal gedrag.
- Koninklijk Verbond van Nederlandse Baksteenfabrikanten.
  - Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5.
- DNV Software, Property Database Document (Phast professional ®).
- SFPE Handbook of Fire Protection Engineering, 2nd Edition, 1995.
- Nathasak Boonmee / Professor James G. Quintiere , University of Maryland, Department of Fire Protection Engineering
  - Theoretical and Experimental Study of Autoignition of Wood 2004
- Thomas Steinhaus.
  - BRE Centre for Fire Safety Engineering, University of Edinburgh, Large-Scale Pool Fires.
- US Coastguard, Chemical Hazards Response Information System (CHRIS).
- Frank P Lees, Loss Prevention in the Process Industries (Second edition).
- Google Earth Pro (overzicht situaties).

Bijlage 7 Luchtkwaliteit

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Luchtkwaliteit Kanaalweg 59 te Utrecht

Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m^2 horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel ‘luchtkwaliteit’ aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Wettelijk kader

De luchtkwaliteitseisen staan gegeven in de Wet luchtkwaliteit (Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2). Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid. Deze voorwaarden zijn:

a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijn stof en stikstofdioxide;
d. een project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Besluiten en Regelingen welke gekoppeld zijn aan de Wet luchtkwaliteit zijn ondermeer de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)
Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het "Besluit nibm", geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 µg/m^3). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m^2 kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Toetsing voorgenomen ontwikkeling
Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 149 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit 'niet in betekende mate'. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en jachthaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan worden aan de norm 'niet in betekenende mate'.

De verkeersgeneratie van de appartementen zijn gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een jachthaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

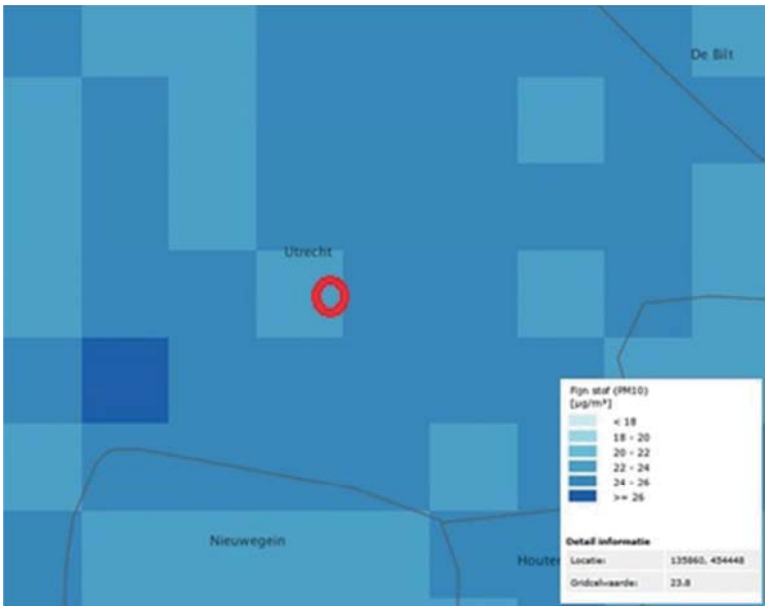
Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1100
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,91
	PM_{10} in µg/m^3	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

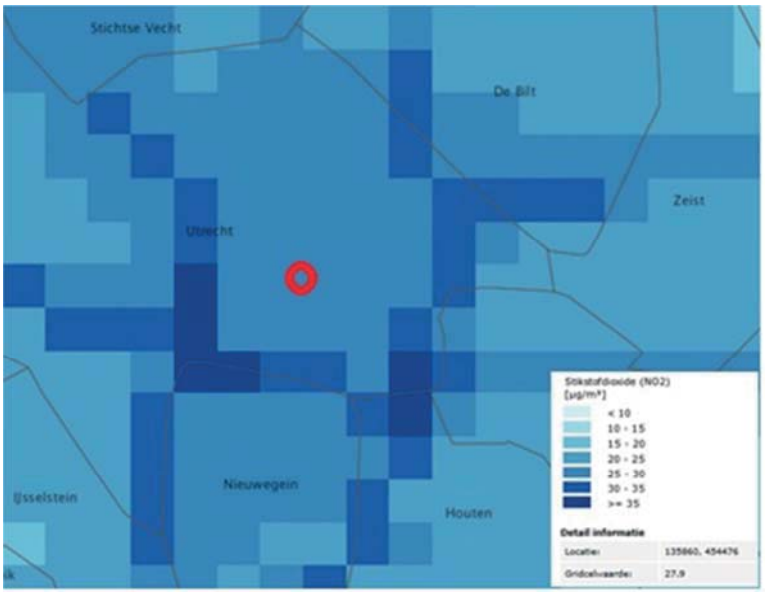
Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 µg/m^3 (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 µg/m^3 (peiljaar 2012).



Afbeelding 1: Achtergrondconcentratie Fijn stof: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (http://geodata.rivm.nl/gcn/)



Afbeelding 2: Achtergrondconcentratie Stikstofdioxide: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (http://geodata.rivm.nl/gcn/)

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekenende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 µg/m3 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmerd.

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

Bijlage 8 Bodemkwaliteit

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Rapport

Actualiserend bodemonderzoek
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt bv

bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (+31) (0)548 51 52 00
telefax (+31) (0)548 51 85 65
e-mail info@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

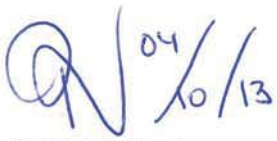
projectnaam Actualiserend bodemonderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht
projectnummer 13102501
kenmerk R-AVM/166

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten
postadres Postbus 370
7460 AJ Rijssen
contactpersoon de heer C. Duchateau

versie 02

datum 4 oktober 2013

auteur A. (Albert) van de Maat

paraaf 

gecontroleerd P. (Pieter) Verschragen

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**3**
2	**LOCATIEGEGEVENS**		**4**
	2.1	Beschrijving onderzoekslocatie	4
	2.2	Eerdere onderzoeksgegevens	4
	2.3	Regionale geohydrologische gegevens	5
3	**OPZET ONDERZOEK**		**6**
	3.1	Vooronderzoek	6
	3.2	Onderzoeksstrategie	6
	3.3	Toetsingskader	8
	3.4	Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart	9
4	**UITVOERING ONDERZOEK**		**10**
	4.1	Veldwerkzaamheden	10
	4.2	Veldresultaten	11
		4.2.1 Lokale bodemopbouw	11
		4.2.2 Zintuiglijke waarnemingen	11
		4.2.3 Meetgegevens grondwater	13
	4.3	Monsterselectie en analyses	13
		4.3.1 Grond	14
		4.3.2 Grondwater	15
5	**TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKSRESULTATEN**		**16**
	5.1	Onderdeel 1, bouwprojecties	16
		5.1.1 Grond	16
		5.1.2 Asbest	17
		5.1.3 Grondwater	18
		5.1.4 Obstakels in de ondergrond	18
	5.2	Onderdeel 2, haven	18
		5.2.1 Grond	18
		5.2.2 Asbest	20
		5.2.3 Grondwater	20
		5.2.4 Obstakels in de ondergrond	21
	5.3	Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte	21
		5.3.1 Grond	21
		5.3.2 Asbest	23
		5.3.3 Grondwater	23
		5.3.4 Obstakels in de ondergrond	24
6	**SPOEDEISENDHEID**		**25**
	6.1	Inleiding	25
	6.2	Bepaling saneringscriterium	26
7	**CONCLUSIES**		**28**

Bijlagen

bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie
bijlage 2: Boorprofielen
bijlage 3: Analysecertificaten
bijlage 4: Toetstabellen grond/grondwater 'Wbb-toetsing'
bijlage 5: Toetstabellen grond 'Rbk-toetsing'
bijlage 6: Berekening saneringscriterium
bijlage 7: Kwaliteitsborging

Tekening

tekening 1: Overzicht locatie met monsterpunten
tekening 2: Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond

1 INLEIDING

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsnomaden”. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

2 LOCATIEGEGEVENS

2.1 Beschrijving onderzoekslocatie

De onderzoekslocatie ligt aan de Kanaalweg 59, westelijk van het Merwedekanaal, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De te onderzoeken percelen staan kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, percelen 832 en 834 en hebben een totale oppervlakte van circa 10.650 m^2. De coördinaten van de locatie zijn: x=135,8 en y=454,4.

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). De gebouwen zijn gesloopt en de locatie is in de huidige situatie braakliggend.
De omliggende percelen zijn in gebruik als warmtehulpcentrale en diverse kantoorgebouwen.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar tekening 1.

2.2 Eerdere onderzoeksgegevens

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van meerdere verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater op deze plaatsen was eveneens verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. De betreffende verontreinigingen zijn gesaneerd. De resultaten van de sanering zijn beschreven in het evaluatierapport:

1. “Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, Chemielinco, projectnummer 96844, 4 maart 1999.

Dit rapport vormt de basis voor het actualiserend onderzoek zoals in 2006 uitgevoerd.

In deze evaluatie is geconcludeerd dat met de sanering van zowel grond als grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862, onder de voorwaarde van het opstellen en uitvoeren van een nazorgplan, bestaande uit een actualiserend grondwateronderzoek en een grondwatermonitoring. Het nazorgplan is goedgekeurd door de gemeente Utrecht:

2. per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

De grondwatermonitoring is uitgevoerd door Amos Milieutechniek. De resultaten van de grondwatermonitoring zijn beschreven in:

3. Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht; projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004;

De monitoring is beschreven in:

4. De brief Resultaten monitoring kanaalweg 59 te Utrecht, van 21 november 2005 met kenmerk 04.41.004.BC.07.OKL.

De beëindiging van de monitoring is goedgekeurd door de gemeente Utrecht in:

5. brief met kenmerk DSO 06038843/Wm 2887.3., d.d. 1 maart 2006.

Hierbij geeft de gemeente Utrecht aan dat met de meetgegevens is aangetoond dat de restverontreiniging in het grondwater zich niet verspreidt en derhalve in kan stemmen de monitoring van het grondwater ter plaatse te beëindigen.

In 2006/2007 is een actualiserend grondonderzoek uitgevoerd ("Actualiserend grondonderzoek, Kanaalweg 59 te Utrecht", Aveco de Bondt, kenmerk 05.1852_R-PTW/650, d.d. 8 februari 2007.
Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:
Tijdens het grondonderzoek is vastgesteld dat op verschillende locaties sprake is van puinhoudend materiaal (en kolengruis) vanaf het maaiveld tot een diepte van circa 1,5 m-mv. Op diverse plaatsen zijn boringen gestaakt en is derhalve niet duidelijk wat aan bodemvreemd materiaal in de ondergrond aanwezig is. Verder is onbekend in hoeverre bij de sloop van de vroegere opstallen ook daadwerkelijk de ondergrondse funderingen zijn verwijderd.

Tijdens het grondonderzoek zijn diverse sterk verhoogde gehalten aangetoond met oliecomponenten en/of oplosmiddelen, zware metalen en PAK, hetgeen mogelijk impliceert dat de saneringswerkzaamheden nog niet voldoende zijn uitgevoerd. Ter plaatse van de te ontgraven kelders is sterk verontreinigde grond aanwezig (PAK), welke goed is te relateren aan de aanwezige bijmengingen (met name kolengruis). Tevens is plaatselijk (boorpunt 04A) een sterke verontreiniging met olieproduct aangetoond, mogelijk als gevolg van onvoldoende saneringsinspanning.

Aanbevolen wordt voorafgaand aan de grondwerkzaamheden een aanvullend onderzoek te verrichten waarbij dient te worden nagegaan waarom diverse boringen tijdens de 1e fase zijn gestaakt (beoordeling mate van bodemvreemd materiaal). Daarnaast wordt geadviseerd tevens een verificatie te laten plaatsvinden van het grondwater op de verdachte locaties en restverontreinigingen.

De betreffende verontreinigingscontouren van de verontreiniging die mogelijk onvoldoende is uitgevoerd (bron: Chemielinco, project 96844), is weergegeven op tekening 1.

2.3 Regionale geohydrologische gegevens

Hoogteligging (bron: AHN):
Het maaiveld van de locatie ligt op circa 1,7 m+NAP.

Regionale geohydrologische bodemopbouw (bron: Landelijk model Regis II.1 2008):
Vanaf het maaiveld wordt een holocene deklaag aangetroffen tot een diepte van circa 11 m-mv. Binnen deze complexe laag kan zowel zand, klei als veen worden aangetroffen.
Hieronder bevindt zich het 1e watervoerend pakket, bestaande uit (grindhoudende) zanden, tot een diepte van circa 38 m-mv. De 1e scheidende laag, bestaande uit klei en fijne slibhoudende zanden, bevindt zich op een diepte vanaf circa 38 m-mv tot een diepte van 47 m-mv.

Grondwaterstroming (bron: isohypsenkaart van het Grondwaterplan Utrecht (Wareco, 2007)):
De grondwaterstromingsrichting is west tot noordwest.

3 OPZET ONDERZOEK

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de NEN 5740 en de NEN 5707.

3.1 Vooronderzoek

Onderdeel van een verkennend bodemonderzoek op basis van de NEN 5740 en de NEN5707 vormt een vooronderzoek, uit te voeren conform de Nederlandse norm (NEN) 5725. Uit de beschikbare gegevens is afgeleid dat reeds een bodemsanering op de locatie is uitgevoerd (rapport [1], paragraaf 2.2) die goedgekeurd is door het bevoegd gezag. Hieruit is afgeleid dat voldoende vooronderzoek is uitgevoerd, waarbij alle mogelijke bronnen van verontreiniging in beeld zijn gebracht. Er is door Aveco de Bondt in het kader van dit onderzoek geen aanvullend vooronderzoek verricht.

Ten opzichte van de situatie na genoemde bodemsanering is bekend dat het betreffende perceel de afgelopen jaren in gebruik is geweest bij zgn. “stadsnomaden”. Van dit gebruik wordt verondersteld dat dit alsnog geleid kan hebben tot mogelijke verontreiniging van de bodem.

3.2 Onderzoeksstrategie

Op basis van voorgaande onderzoeken is er reeds een globaal beeld van de bodemkwaliteit van de ontwikkellocatie. Het actualiserend onderzoek van 2007 is gebaseerd op de ontwikkelingen zoals die in 2006 werden voorzien. Inmiddels zijn de ontwikkelplannen herzien en is de bodemkwaliteit voor bepaalde aspecten binnen de ontwikkeling nog onvoldoende vastgelegd. Daarnaast geldt dat het meest recente bodemonderzoek tenminste 6 jaar oud is en daarmee niet meer actueel. Ook de aanwezigheid van stadsnomaden gedurende de laatste jaren wordt gezien als een mogelijke oorzaak van bodemverontreiniging, waardoor de situatie zoals vastgelegd in 2007 niet meer als voldoende representatief wordt beschouwd. Derhalve is een actualiserend onderzoek uitgevoerd gebaseerd op de NEN 5740 en de NEN 5707.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen (zonder kelders, beperkt grondverzet, alleen ten behoeve van funderingen). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.500 m^2 (bouwprojecties).
2. Haven (substantieel grondverzet, ontgraven en afvoeren van een substantieel volume grond). Het totaal oppervlak bedraagt circa 1.250 m^2.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte (grondverzet t.b.v. infrastructuur, plaatselijk grondverzet voor kabels en leidingen, groenvoorzieningen: naar verwachting tot circa 0,75 m-mv, plaatselijk dieper tot circa 1,5 m-mv t.b.v. riolering). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.900 m^2.

De doelstellingen en opzet van het uitgevoerde onderzoek is onderstaand per onderdeel nader toegelicht.

1. GEBOUWEN (BOUWPROJECTIES)

Onderzoeksdoel:	Verkrijgen bouwvergunning
Doelstelling	Het vastleggen van de bodemkwaliteit conform de geldende normen, op basis waarvan de geschiktheid voor (niet grondgebonden) woningbouw kan worden bepaald. Het onderzoek richt zich daarbij op de aan- of afwezigheid van (een) geval(len) van ernstige bodemverontreiniging, waaronder asbest en op mogelijke ondergrondse obstakels.
Onderzoeksopzet:	Het onderzoek voor de bouwprojecties dient te voldoen aan NEN 5740 / NEN 5707. De gehanteerde onderzoeksstrategie is VED-HE: verdacht van bodemverontreiniging met heterogeen verdeelde verontreinigende stoffen op schaal van de monsterneming. Extra aandachtspunten zijn: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Invloed mobiele verontreinigingen buiten de bouwprojectie (bij evt. onttrekkingen) - Obstakels / funderingen (afhankelijk van de diepte van de bouwput) Daar waar binnen de bouwprojectie sprake is van een mogelijk geval van ernstige bodemverontreiniging kan nader onderzoek nodig zijn (NTA 5755) ter bepaling van de aard, omvang en eventueel te nemen saneringsmaatregelen.
Reeds bekend:	Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007): BLOK A: - Puin (boring 32), gestaakt op 0,5m BLOK C: - Puin (boring 21), gestaakt op 0,5m BLOK D: - PAK >I (meetpunten 09 en 10), immobiel, binnen bouwprojectie - VAK >I, minerale olie >T (meetpunt 04A), mobiel, buiten bouwprojectie BLOK E: - Puin (boring 2 en 11), gestaakt op 0,7m

2. HAVEN

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoeksopzet:	Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen. Het onderzoek richt zich alleen op de bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 4,0 m-mv bedraagt. Hierbij is de grondwaterkwaliteit eveneens van belang in verband mogelijke bemaling. Extra aandachtspunten: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Invloed mobiele verontreinigingen buiten de havenprojectie (bij evt. bemaling) - Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik - Obstakels / funderingen
Reeds bekend	Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007): - PAK >I (boring 16A en 17), immobiel - Puin (boring 16) gestaakt op 0,3 meter - Slib (boring 22)

3. INFRA / PARKEREN / OPENBARE RUIMTE

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoeksopzet:	Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen. Het onderzoek richt zich alleen op de bovenste bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 0,75 m-mv bedraagt. Extra aandachtspunten: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik - Obstakels / funderingen (afhankelijk van de maximale ontgravingsdiepte)
Reeds bekend:	Op basis van actualiserend grondonderzoek (Aveco de Bondt, 2007): - PAK >I (boring 04A), immobiel - VAK >I, minerale olie >T (boring 04A), mobiel - Gestaakte boringen (04, 06, 07, 29, 29A, 35, 35A, puin/onbekende obstakels)

3.3 Toetsingskader

De aan- of afwezigheid van bodemverontreiniging wordt bepaald door de overschrijding van de normwaarden van de onderzochte chemische stoffen.

Voor de toetsing van de bodemkwaliteit worden de streefwaarden grondwater en de interventiewaarden grond en grondwater gehanteerd volgens de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013. Daarnaast worden de achtergrondwaarden voor grond gehanteerd volgens de Regeling Bodemkwaliteit.
Met deze toetsingswaarden worden richtwaarden aangegeven ter beoordeling van de milieuhygiënische toestand van de bodem. De interventiewaarde is de waarde, waarbij risico's voor het milieu en de volksgezondheid aanwezig kunnen zijn. Er is mogelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Een sanering kan dan noodzakelijk zijn.

De bodemtypecorrectie van de normwaarden voor de vaste bodem is gerelateerd aan het gehalte aan lutum en organische stof.

Voor een correcte toetsing aan de normwaarden dient de Bodem Toets- en Validatieservice (BoToVa) gehanteerd te worden. Op het moment van schijven van dit rapport was validatieservice echter nog niet beschikbaar. De tot heden gangbare toetsmethodiek is in onderhavig onderzoek gehanteerd.

Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m^3 bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m^3 poriënverzadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de betreffende interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

3.4 Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart

In juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit voor de laatste fase in werking getreden, met nieuwe regels voor het toepassen van grond en bagger. In dit besluit zijn generieke normen opgenomen voor landbouw/natuur, wonen en industrie, waar de bodemkwaliteit bij grondverzet aan moet voldoen. Om licht verontreinigde grond makkelijker te kunnen hergebruiken of op verantwoorde wijze als bouwstof te kunnen inzetten, heeft de Gemeente Utrecht de Nota Bodembeheer 2012-2022 “Grondig Werken 3” vastgesteld. In een beheerplan regelt de gemeente onder welke voorwaarden grond binnen de stadsgrenzen mag worden vervoerd en hergebruikt.

Grond mag alleen worden hergebruikt op plekken met een vergelijkbare bodemkwaliteit. In de nota wordt ingegaan op de basisprincipes van grondverzet met de ontgravingskaart, de bodemfunctieklassenkaart en de gebiedsspecifieke toepassingskaart. Hergebruik van grond mag in ieder geval niet leiden tot een verslechtering van de Utrechtse bodemkwaliteit. Om hierop toe te zien, moet het verplaatsen van grond vooraf via een centraal meldpunt bodemkwaliteit worden gemeld aan gemeente Utrecht. De gemeente toetst de melding aan de bodemkwaliteitskaart en registreert de melding. Met behulp van de Bodemkwaliteitskaart wordt het vervoer van licht verontreinigde grond mogelijk binnen de gemeente. In het Bodembeheerplan staan ook afspraken over controle en handhaving van deze procedures.

De nota bodembeheer met de bijbehorende bodemkwaliteitskaart geldt voor de hele gemeente. Op de bodemkwaliteitskaart is de kwaliteit van de bodem in Utrecht vastgelegd en zijn de functies beschreven. De bodemkwaliteitskaart is een instrument om bij grondverplaatsingen te waarborgen dat de bodemkwaliteit niet verandert of zelfs verbetert. Aan de hand hiervan beoordeelt de gemeente (als bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming) de verplaatsingen van grond.

De onderzochte locatie valt binnen de bodemkwaliteitszone “Industrie licht”. Van deze bodemkwaliteitszone is de “gemiddelde” bodemkwaliteit bekend.

4 UITVOERING ONDERZOEK

4.1 Veldwerkzaamheden

De werkzaamheden zijn verricht conform ons procescertificaat op basis van de BRL SIKB 2000. De werk zaamheden zijn uitgevoerd conform SIKB VKB-protocol 2001 en SIKB VKB-protocol 2002.
De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd. Met het voor akkoord tekenen van deze rapportage verklaart Aveco de Bondt dat de volgens Kwalibo als kritische functie omschreven (veld)werkzaamheden zijn uitgevoerd door daartoe erkende medewerkers.
Daarnaast is door Aveco de Bondt getoetst en bij deze geborgd dat sprake is van een externe functiescheiding zoals bedoeld in Kwalibo. Voornoemde is nader toegelicht in bijlage 6.

Uitgevoerde werkzaamheden

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd op 4 en 5 juli 2013. De bemonstering van het grondwater heeft plaatsgevonden op 17 juli 2013.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de verrichte veldwerkzaamheden.

tabel 1: Overzicht uitgevoerde veldwerkzaamheden

Omschrijving	Aantal	Nummers
Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m²		
Proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	11	1-01, 1-03, 1-04, 1-06, 1-07, 1-08, 1-09, 1-10, 1-11, 1-12, 1-14
Boring tot ca. 2,0 m-mv	3	1-02, 1-05, 1-13
Boring met peilbuis	2	1-15, 1-16
Proefsleuven ondergrond	3	1-S01, 1-S02, 1-S03
Onderdeel 2: Haven 1.250 m²		
proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	2	2-02, 2-06
Boring tot ca. 4,0 m-mv	5	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07
Boring met peilbuis	1	2-08
Proefsleuven ondergrond	1	2-S01
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte 4.900 m²		
proefgaten tot 0,5 m-mv	11	3-01, 3-02, 3-03, 3-04, 3-05, 3-06, 3-08, 3-09, 3-10, 3-12, 3-13
Boring tot 0,75 m-mv	3	3-07, 3-11, 3-14
Boring met peilbuis	2	3-15, 3-16
Proefsleuven ondergrond	3	3-S01, 3-S02, 3-S03

Ten behoeve van het onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van oude funderingen zijn proefsleuven gegraven met een mobiele graafmachine. Het vrijkomende materiaal is mechanisch gezeefd over 16 mm.

Bemonstering heeft plaatsgevonden bij elke boring per halve meter of per zintuiglijk onderscheiden grondlaag. Voor een overzicht van de genomen grondmonsters wordt verwezen naar bijlage 2, de boorprofielen. In de boorprofielen zijn tevens de afmetingen van de gegraven proefgaten en proefsleuven weergegeven.

4.2 Veldresultaten

4.2.1 Lokale bodemopbouw

Aan het maaiveld van de onderzoekslocatie bestaat de bodem uit zand. Daaronder bevindt zich een zandige kleilaag beginnend op een diepte van circa 0,5 à 1,3 m-mv. De dikte van de kleilaag varieert van circa 0,3 meter tot circa 2,0 meter. Onder de kleilaag is tot de maximale boordiepte van 4,0 m-mv zand aangetroffen.

4.2.2 Zintuiglijke waarnemingen

In bijlage 2 zijn alle profielen van boringen, proefgaten en -sleuven opgenomen en zijn de zintuiglijke waarnemingen beschreven.

Een overzicht van de zintuiglijke waarnemingen is weergegeven in tabel 2.

tabel 2: Overzicht zintuiglijke waarnemingen (dieptes in m-mv)

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m²				
1-02	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-05	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-07	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-11	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, sporen glas
1-13	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,7	Klei	Zwak puin
1-14	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-15	3,2	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
		0,5 - 0,9	Zand	Zwak puin
		0,9 - 1,5	Klei	Sporen puin
1-16	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen puin
1-S01	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,3	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S02	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S03	1,6	0,0 - 0,3	Zand	Sterk baksteen
		0,3 - 1,1	Zand	Zwak aardewerk, zwak baksteen, zwak puin, sporen metaal

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
Onderdeel 2: Haven 1.250 m²				
2-01	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,2	Zand	Sporen puin
2-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak beton, sporen puin
2-03	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin
		0,5 - 0,9	Zand	Sporen puin
2-04	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 1,5	Klei	Zwak puin
2-05	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-06	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis
2-07	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen puin, sporen beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 2,5	Klei	Zwak puin
2-08	3,0	0,0 - 1,0	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-S01	2,0	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,8	Zand	Zwak puin, matig baksteen, zwak aardewerk
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte: 4.900 m²				
3-01	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-04	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-05	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-07	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-11	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-13	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-14	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-15	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 3,0	Zand	Sporen puin
3-16	3,0	0,0 - 1,1	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 2,0	Klei	Sporen puin, zwak kolengruis
3-S01	2,0	0,0 - 0,4	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,4 - 1,7	Zand	Matig baksteen, zwak puin, matig metaal
3-S02	1,8	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
3-S03	1,6	0,0 - 1,4	Zand	Zwak puin

Uit tabel 2 blijkt dat in onderdeel 1 / gebied 1 puin voorkomt tot een maximale diepte van 1,7 m -mv. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Daarnaast is ter plaatse van onderdeel 1 zeer plaatselijk wat glas, aardewerk en metaal aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 2 / gebied 2 is sprake van puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 2,5 m –mv, maar over het algemeen tot een diepte van circa 1,5 m-mv. in de vorm van baksteenpuin / beton. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Zeer plaatselijk wordt wat kolengruis en aardewerk aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 3 / gebied 3 is sprake van sporen puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 3,0 m-mv. Er zijn wat meer verspreid sporen van kolengruis aangetroffen.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld of in de bodem geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

4.2.3 Meetgegevens grondwater

De peilbuisgegevens en de grondwaterstand zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

tabel 3: Peilbuisgegevens en grondwaterstand

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Grondwaterstand in cm-mv	pH	EC in µS/cm	Meetdatum
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m²):					
1-15	213-313	140	7,0	360	17 juli 2013
1-16	189-289	130	7,1	500	17 juli 2013
Onderdeel 2: Haven (1.250 m²):					
2-08	199-299	175	7,0	480	17 juli 2013
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m²):					
3-15	160-260	135	7,3	610	17 juli 2013
3-16	198-298	145	6,5	600	17 juli 2013

De in de bovenstaande tabel opgenomen waarden voor de pH (zuurgraad) en EC (elektrische geleidbaarheid) zijn in het veld gemeten. De gemeten waarden kunnen als normaal worden beschouwd. De bovengenoemde grondwaterstand betreft de gemeten stijghoogte. De in de boorprofielen aangegeven grondwaterstanden betreft de inschatting van de grondwaterstand tijdens de boorwerkzaamheden.

Bij de bemonstering van het grondwater in peilbuis 3-16 is zintuiglijk een zwakke, verdachte geur waargenomen.

4.3 Monsterselectie en analyses

De monsters zijn ter analyse overgedragen aan het laboratorium van ALcontrol. ALcontrol is geaccrediteerd volgens NEN-EN-ISO/IEC 17025:2005. Het laboratorium is erkend voor ‘Analyse voor milieuhygiënisch onderzoek’ (AS3000) en ‘Analyse van bouwstoffen, grond en baggerspecie’ (AP04).

4.3.1 Grond

In relatie tot de doelstelling van het bodemonderzoek en op basis van de veldwaarnemingen zijn grondmonsters geselecteerd en grondmengmonsters samengesteld ten behoeve van de analyses zoals weergegeven in tabel 4.

tabel 4: Monstersamenstelling en uitgevoerde analyses

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m²):				
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Standaard pakket grond[1)]
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Standaard pakket grond
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	Asbest in grond NEN5707
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
Onderdeel 2: Haven (1.250 m²):				
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.5	2-04, 2-05, 2,07, 2,08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m²):				
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Standaard pakket grond
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB

[1] Standaard pakket grond (AS3000): Droogrest, lutum, organische stof, metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); som-PCB; som- PAK; minerale olie (C10 - C40) incl. clean up.

4.3.2 Grondwater

In relatie tot de doelstelling van het onderzoek zijn analyses op het grondwater uitgevoerd zoals weergegeven in tabel 5.

tabel 5: Overzicht uitgevoerde grondwateranalyses

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m²):			
1-15	213-313	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater[1]
1-16	189-289	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
Onderdeel 2: Haven (1.250 m²):			
2-08	199-299	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m²):			
3-15	160-260	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
3-16	198-298	Ondiep grondwater / zwakke verdachte geur	Standaard pakket grondwater

[1] Standaard pakket grondwater (AS3000): Metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); minerale olie (C10 - C40); vluchtige aromatische koolwaterstoffen en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen.

5 TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKSRESULTATEN

5.1 Onderdeel 1, bouwprojecties

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

5.1.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn een drietal mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 6: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 1

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	som-PCB	-	-
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Pb, som-PAK	som-PCB	
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Cd, Cu, Hg, Pb, som-PAK, som-PCB, M.O.	-	-
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	som-PCB	-	-
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB

M.O. = minerale olie

In het mengmonster mm1.2 is een matig verhoogd gehalte aan som-PCB aangetoond. Met uitzondering van som-PCB zijn de overige gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

In verband met het matig verhoogde gehalte aan som-PCB zijn enkele deelmonsters van de bovengrond separaat geanalyseerd. Uit de separate analyses blijkt dat in een 4-tal monsters de interventiewaarde wordt overschreden. Ook ter plaatse van onderdeel 3 (infra/parkeren/openbare ruimte) zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond (zie par. 5.3).

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals vastgesteld tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) in de boringen 9 en 10, zijn met onderhavig onderzoek niet bevestigd. De destijds aangetroffen PAK-gehalten zijn vermoedelijk het gevolg van zeer heterogeen verdeelde verontreinigingen, waarin plaatselijk de interventiewaarde wordt overschreden, zonder dat sprake is van een bodemvolume van 25 m^3 waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. Het heeft overlap met de bouwprojecties. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond
In verband met de sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet geschikt voor hergebruik.

5.1.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 7: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 1

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	40
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	2,3
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

In geen van de (meng)monsters is asbest > 100 mg/kg d.s. gewogen aangetroffen. De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

Het mengmonster 1-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. In een dergelijke situatie moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966.Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

5.1.3 Grondwater

In het grondwater uit de peilbuizen 1-15 en 1-16 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, molybdeen, zink, 1,2-dichloorethenen(som), benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie aangetoond.

De licht verhoogde concentraties aan benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie zijn te relateren aan de nabijgelegen verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.
De (zeer) licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in vergelijkbare concentraties in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 2 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de bouwprojectie.

5.1.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).
Ter verificatie is 1 mengmonster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In dit monster, 1-MMS, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

5.2 Onderdeel 2, haven

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de ‘Wbb-toetsing’ zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve ‘Rbk-toetsing’ zijn opgenomen in bijlage 5.

5.2.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. Daarnaast zijn enkele extra analyses uitgevoerd van diepere bodemlagen, in verband met de uitgraving van de haven tot 4,0 m-mv.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 8: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 2

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Zn, som-PCB	Pb	-
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Co, Cu, Hg, Zn, som-PCB, M.O.	Pb	Som-PAK
2-06-1	2-06 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	-	Som PAK	-
2-08-1	2-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	Som PAK	-	-
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Pb, som-PCB, M.O.	-	-
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	-	-	-
mm2.5	2-04, 2-05, 2,07, 2,08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Hg, Pb, Zn, som-PAK, M.O.	som-PCB	-
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Co, Ni, som-PCB	-	-
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Ni	-	-

M.O. = minerale olie

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) vastgesteld in de boringen 16A en 17, zijn in onderhavig onderzoek eveneens vastgesteld in het mengmonster mm2.2 (boringen 2-06 en 2-08). In beide gevallen kunnen de verhoogde gehalten gerelateerd worden aan de bijmenging van kolengruis.

Het mengmonster mm2.2 is vervolgens uitgesplitst. In de individuele monsters zijn slechts gehalten boven de achtergrondwaarde en de tussenwaarde aangetoond. Hieruit is afgeleid dat het kolengruis zeer heterogeen / sporadisch voorkomt, waardoor geen sprake is van een bodemvolume van 25 m^3 waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt. Hoewel voor de uitgesplitste monsters geldt dat de termijn tussen aanleveren en in behandeling nemen is overschreden, wordt gezien het feit dat sprake is van niet vluchtige verbindingen, aangenomen dat dit geen significante negatieve invloed op de representativiteit van het analyseresultaat heeft.

Ter bevestiging geldt dat in deelgebied 3 meer monsterpunten met kolengruis zijn aangetroffen. Hier zijn gehalten aan PAK ten hoogste boven de achtergrondwaarde aangetoond.

In het mengmonster mm2.5 (100-150) is som-PCB in een gehalte boven de tussenwaarde aangetoond. Omdat het gehalte is vastgesteld in een mengmonster kunnen de gehalten in de separate monsters eventueel hoger liggen, waarbij de interventiewaarde wordt overschreden. Nader onderzoek kan noodzakelijk zijn om hier inzicht in te verkrijgen. Met het nader onderzoek kan eveneens worden beoordeeld of de verhoogde gehalten aan som-PCB in de ondergrond behoren tot het geval van bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.

Verder zijn licht tot matig verhoogde gehalten aan lood aangetoond. Deze zijn te relateren aan de bijmengingen van puin.

Met uitzondering van som-PCB en som-PAK zijn de gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:

Onderstaand is per monster een indicatie gegeven van de hergebruiksmogelijkheden, op basis van indicatieve toetsing aan de normen van de Regeling Bodemkwaliteit.

mm2.1: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.2: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
(uitgesplitst: monsters 2-06-1 en 2-08-1)
mm2.3: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.4: Herbruikbaar, altijd toepasbaar
mm2.5: Niet herbruikbaar i.v.m. gehalte aan som PCB en minerale olie
mm2.6: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.7: Herbruikbaar, altijd toepasbaar

5.2.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 9: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 2

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	<bepalingsgrens
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	<bepalingsgrens
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	<bepalingsgrens

Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.
Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

5.2.3 Grondwater

In het grondwatermonster uit peilbuis 2-08 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink en 1,2-dichloorethenen(som) aangetoond. De betreffende peilbuis is geplaatst nabij de gesaneerde verontreiniging (evaluatierapport Chemielinco, 1999). De analyseresultaten laten geen kenmerken van een eventuele restverontreiniging zien.

Vergelijkbare licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 1 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de te realiseren haven. Wel dient rekening gehouden te worden met de verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3 (zie ook par. 5.3).
Bij eventuele bemalingswerkzaamheden kan deze mobiele verontreiniging worden 'aangetrokken'.

5.2.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuf zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie is 1 monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In het monster, 2-S01-2, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

5.3 Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

5.3.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn 3 mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. De bodemlaag tot maximaal 0,75 m-mv is onderzocht.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 10: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 3

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Pb	-	Som-PCB
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Hg, Pb, Zn, som-PAK	Som-PCB	-
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Hg	Som-PCB	-
3-02-1	3-01 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-03-1	3-03 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-05-1	3-05 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-08-1	3-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		

Het gehalte aan som-PCB ligt in monster mm3.1 boven de interventiewaarde. In de monsters mm3.2 en mm3.3 liggen de gehalten onder de interventiewaarde.

Het mengmonster mm3.1 is uitgesplitst op som-PCB. Hieruit volgt dat een opvallend hoog gehalte (circa 10x i-waarde) in monster 3-08-1 wordt aangetroffen. Daarnaast is een hoog gehalte gemeten in monster 3-05-1 (rond i-waarde). In de monsters 3-02-1 en 3-03-1 zijn gehalten boven de achtergrondwaarde aangetroffen.

Naar aanleiding van het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB, eveneens ter plaatse van onderdeel 1, zijn enkele aanvullende analyses uitgevoerd op separate monsters uit de bovengrond. Het blijkt dat in een 4-tal monsters de i-waarde wordt overschreden. In de overige monsters zijn overschrijdingen van de achtergrondwaarde en tussenwaarde vastgesteld.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

Met uitzondering van som-PCB zijn de gemeten licht verhoogde gehalten aan overige verontreinigingen vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone. De aangetoonde licht verhoogde gehalten zijn te relateren aan de bijmengingen van puin en kolengruis.

Som-PAK en vluchtige aromatische koolwaterstoffen, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) zijn vastgesteld (in gehalten boven de interventiewaarden: boring 04A), zijn binnen het onderzochte traject tot 0,75 m-mv niet opnieuw aangetroffen.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:
In verband met het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet herbruikbaar.

5.3.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 11: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 3

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	6,5
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	< bepalingsgrens
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

Het mengmonster 3-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. Omdat in de fractie >4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966.Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.3.3 Grondwater

In het grondwater uit peilbuis 3-15 (peilbuis nabij streefwaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink, 1,2-dichloorethenen(som) en xylenen(som) aangetoond.
In het grondwater uit peilbuis 3-16 (peilbuis nabij interventiewaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn sterk verhoogde concentraties aan vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie aangetoond. Daarnaast bevat dit monster licht verhoogde concentraties aan barium en zink. Gezien de hoge gehalten aan vluchtige aromaten is het grondwatermonster in het laboratorium verdund. Hierdoor geldt voor de vluchtige chloorkoolwaterstoffen (VOCl) een verhoogde detectiegrens. Het valt niet uit te sluiten dat voor enkele individuele VOCl sprake is van gehalten boven de interventiewaarde, mede gezien de waargenomen onbekende geur bij dit monster.

De betreffende grondwateranalyses bevestigen de aanwezigheid van een verontreiniging met vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie, afkomstig van de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.

Bij eventuele ontgravingswerkzaamheden ten behoeve van het inrichten van infravoorzieningen en openbare ruimte wordt gezien de aanlegdiepte, contact met de aangetoonde grondwaterverontreiniging niet verwacht.

5.3.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie zijn twee monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In deze monsters, 3-S01-2 en 3-MMS, zijn geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

6 SPOEDEISENDHEID

6.1 Inleiding

De Wet bodembescherming (Wbb) geeft aan dat als een geval van ernstige verontreiniging is vastgesteld, er dan sprake is van een potentieel risico, dat aanleiding geeft tot een vorm van saneren of beheren. Artikel 37 heeft tot doel vast te stellen of er sprake is van een zodanig risico bij het huidig of toekomstig gebruik, dat er spoedig moet worden gesaneerd.

Indien sprake is van onaanvaardbare risico's, moet zo snel mogelijk worden gesaneerd, waarbij de te nemen maatregelen primair gericht moeten zijn op het in voldoende mate tegengaan van de optredende risico's. Het hoeft dus niet te betekenen dat het hele geval spoedig dient te worden gesaneerd.

Risico's die aanleiding kunnen zijn om met spoed te saneren, worden verdeeld in:
a) risico's voor de mens;
b) risico's voor het ecosysteem;
c) risico's van verspreiding van verontreiniging.

Ad a)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor de mens indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie een situatie bestaat waarbij:
- chronische negatieve gezondheidseffecten kunnen op treden;
- acute negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden.

Ook bij aantoonbare hinder voor de mens (huidirritatie, stank) dient met spoed te worden gesaneerd.

Ad b)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor het ecosysteem indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie:
- de biodiversiteit kan worden aangetast;
- kringloopfuncties kunnen worden verstoord;
- bio-accumulatie en doorvergiftiging kan plaatsvinden.

Ad c)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's van verspreiding in de volgende situaties:
- het gebruik van de bodem door mens of ecosysteem wordt bedreigd door de verspreiding van verontreiniging in het grondwater waardoor kwetsbare objecten hinder ondervinden;
- er sprake is van een onbeheersbare situatie, dat wil zeggen indien:
  - er een drijflaag aanwezig is;
  - er een zaklaag aanwezig is;

- de verspreiding heeft geleid tot een grote grondwaterverontreiniging (6.000 m^3). Er is echter geen sprake van een onbeheersbare situatie indien aangetoond kan worden dat de actuele verspreiding minder bedraagt dan 1.000 m^3/jaar.

De werkwijze van het saneringscriterium is beschreven in de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013.

Voor de gevallen die met spoed moeten worden gesaneerd geldt als richtlijn dat binnen 4 jaar na het afgeven van de beschikking ernst en spoed met saneringswerkzaamheden moet worden aangevangen. Voor de gevallen die niet met spoed hoeven te worden gesaneerd geldt geen termijn voor het uitvoeren van een sanering.

6.2 Bepaling saneringscriterium

De bepaling van het saneringscriterium heeft plaatsgevonden aan de huidige situatie. Het saneringscriterium bestaat uit drie stappen:

Stap 1:
Hierin wordt vastgesteld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m^3 bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m^3 poriënverzadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

Stap 2:
Deze stap omvat een standaard risicobeoordeling. Dit betreft voor grond en grondwater een generieke modelberekening met de applicatie Sanscrit beschikbaar op www.risicotoolboxbodem.nl.
Met de applicatie Sanscrit zijn de mogelijke risico's voor mens, ecosysteem en verspreiding bepaald. De invoer en de resultaten van de risicobeoordeling zijn weergegeven in bijlage 6.

Stap 3:
Stap 3 bestaat uit aanvullende metingen of aanvullende berekeningen en omvat een meer locatie-specifieke invulling. Deze stap kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd, indien uit stap 2 blijkt dat sprake is van onaanvaardbare risico's, terwijl voor de betreffende locatie naar verwachting feitelijk geen sprake is van onaanvaardbare risico's.

<u>Verontreiniging PCB's</u>

Uit stap 1 zoals beschreven in paragraaf 5.1.1 en 5.3.1 blijkt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

In stap 2 is gebruik gemaakt van het model Sanscrit beschikbaar op www.risicotoolboxbodem.nl.

Voor de beoordeling van de humane risico's zijn de hoogst gemeten gehaltes (punt 3-08) ingevoerd. Hieruit volgde dat geen sprake was van actuele humane risico's.
Voor de ecologische risico's is de toxische druk (TD) van diverse monsters bepaald. Bij invoering van de analyseresultaten blijkt dat voor geen van de monsters sprake is van een TD > 0%. Er is derhalve geen sprake van een oppervlak met een TD > 65% noch een oppervlak met een TD > 25%.

Daarmee wordt het criterium voor een ecologisch risico niet overschreden.
Gezien er geen concentraties in het grondwater boven de interventiewaarde aanwezig zijn is geen sprake van een verspreidingsrisico.

Uit de resultaten van stap 2, zoals weergegeven in bijlage 6, blijkt derhalve dat geen sprake is van spoedeisendheid voor sanering.

7 CONCLUSIES

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsnomaden”.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen, circa 4.500 m^2 (bouwprojecties)
2. Haven, circa 1.250 m^2.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte,circa 4.900 m^2.

<u>Onderdeel 1 – bouwprojecties:</u>
Hiervoor geldt dat in vrijwel alle monsters sporen puin voorkomen.
In een aantal grondmonsters van de bovengrond zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond. In de ondergrond wordt de interventiewaarde niet overschreden, echter hierbij dient opgemerkt te worden dat de ondergrond slechts beperkt onderzocht is ten opzichte van de bovengrond.
Voor de overige parameters worden de interventiewaarden niet overschreden.
Ook de vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.
Omdat ter plaatse van onderdeel 3 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB.

<u>Onderdeel 2 – haven:</u>
Hiervoor wordt geconcludeerd dat in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de interventiewaarden zijn aangetoond. Niet uitgesloten kan worden of in de individuele deelmonsters overschrijding van de i-waarde van som-PCB voorkomt. De verhoogde gehalten aan som-PCB vormen mogelijk onderdeel van het geval van ernstige bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.
Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.

Onderdeel 3 – infra/parkeren/openbare ruimte:
Hiervoor geldt verspreid over een groot deel van het terrein sterk verhoogde gehalten aan som-PCB zijn aangetoond. Omdat ter plaatse van onderdeel 1 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
Voor de overige parameters worden de tussenwaarden niet overschreden.
De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.

Geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB
Geconcludeerd wordt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. Deze verontreiniging wordt gerelateerd aan het vroegere gebruik van de locatie.
Op basis van het tot dusver uitgevoerde bodemonderzoek is duidelijk dat een aanzienlijk deel van de bovengrond sterk verontreinigd is met som-PCB. In de ondergrond zijn in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de i-waarde aangetoond, echter dit valt niet uit te sluiten voor de individuele deelmonsters.
Uit de risicobeoordeling blijkt dat geen sprake is van spoedeisende sanering van het geval van bodemverontreiniging (bij het huidige gebruik).
Met het uitgevoerde bodemonderzoek is de omvang (horizontaal, verticaal, grondwater) van de verontreiniging niet in detail vastgesteld.

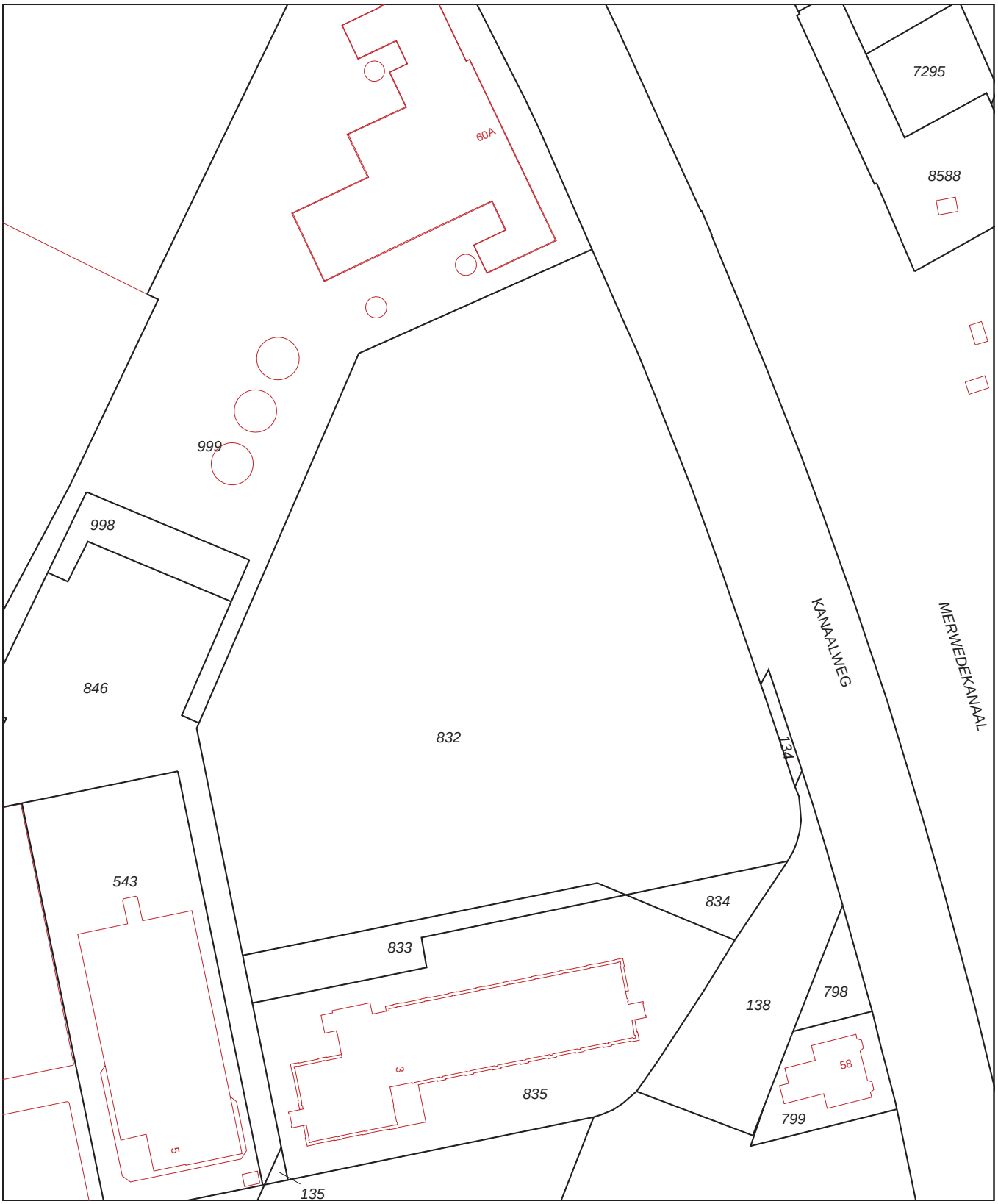
Grondwater
Voor het grondwater geldt dat in de peilbuizen bij de gesaneerde kernen geen of vrijwel geen verontreinigingen zijn aangetroffen. Hieruit is afgeleid dat geen sprake is van een restverontreiniging in het grondwater.
Op het zuidelijk gelegen perceel Koningin Wilhelminalaan 3 is wel sprake van een geval van ernstige verontreiniging, in ieder geval van het grondwater. Deze wordt bevestigd door de resultaten van peilbuis 3-16 aan de terreingrens, waarin sprake is van sterk verhoogde gehalten aan minerale olie en vluchtige aromaten in het grondwater. Mogelijk is hier ook sprake van verhoogde gehalten aan vluchtige chloorkoolwaterstoffen.

Hergebruik
De aangetoonde gehalten aan som-PCB en minerale olie zorgen voor een belangrijk deel van de locatie, dat vrijkomende grond niet in aanmerking komt voor hergebruik.

bijlage 1:
Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 13102501.avm



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

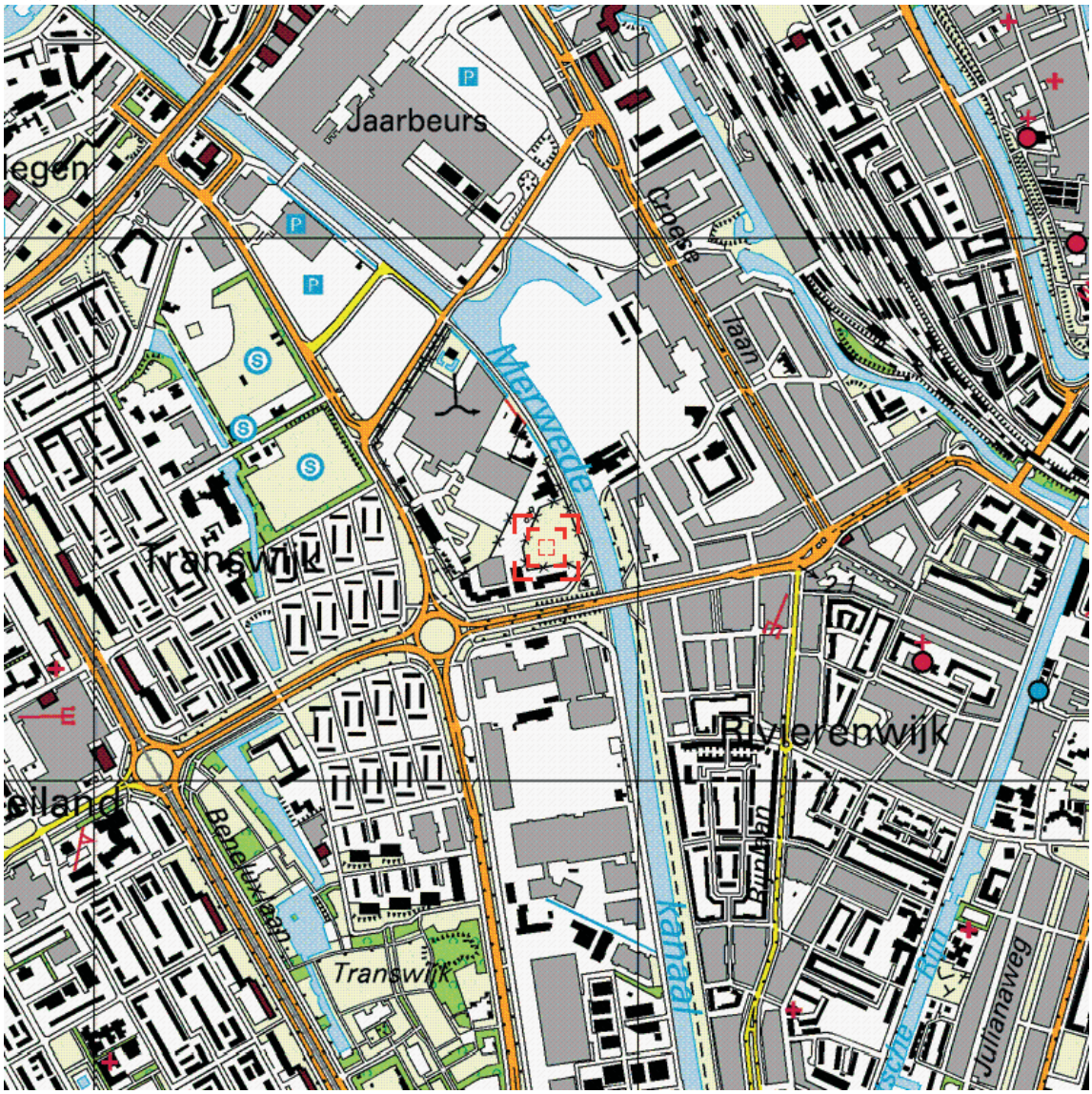
Overige topografie

Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 7 augustus 2013
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente	UTRECHT
Sectie	R
Perceel	832

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.



0 m 125 m 625 m

Deze kaart is noordgericht. Schaal 1: 12500

Hier bevindt zich Kadastraal object UTRECHT R 832
Kanaalweg 59, UTRECHT

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.

bebouwd gebied
a huizenblok, groot gebouw
b huizen
c hoogbouw
d kas

wegen
autosnelweg
hoofdweg met gescheiden rijbanen
hoofdweg
regionale weg met gescheiden rijbanen
regionale weg
lokale weg met gescheiden rijbanen
lokale weg
weg met losse of slechte verharding
onverharde weg
straat/overige weg
wandelgebied
fietspad
pad, voetpad
weg in aanleg
weg in ontwerp
viaduct
tunnel
vaste brug
beweegbare brug
brug op pijlers

spoorwegen
spoorweg: enkelspoor
spoorweg: dubbelspoor
spoorweg: driesporig
spoorweg: viersporig
a station b laadperron
tram
a metro bovengronds b metrostation

hydrografie
waterloop: smaller dan 3 m
waterloop: 3-6 m breed
waterloop: breder dan 6 m
a schutsluis b brug
c vonder d koedam
a grondduiker b stuw
c duiker d sluis

bodemgebruik
a weide met sloten
b bouwland met greppels
c boomgaard
d fruitkwekerij
e boomkwekerij
f weide met populieren
g loofbos
h naaldbos
i gemengd bos
j griend
k heide
l zand
m dras en riet
n heg en houtwal

overige symbolen
a kerk, moskee
b toren, hoge koepel
c kerk, moskee met toren
d markant object
e watertoren
f vuurtoren
a gemeentehuis b postkantoor
c politiebureau d wegwijzer
a kapel b kruis
c vlampijp d telescoop
a windmolen b watermolen
c windmolentje d windturbine
a oliepompinstallatie
b seinmast
c zendmast
a hunebed b monument
c poldergemaal
a begraafplaats
b boom c paal
d opslagtank
a kampeerterrein
b sportcomplex
c ziekenhuis
schietbaan
afrastering
hoogspanningsleiding met mast
muur
geluidswering

Kadaster

Dienst voor het kadaster en de openbare registers in Nederland
Gegevens over de rechtstoestand van kadastrale objecten, met uitzondering van de gegevens inzake hypotheken en beslagen

Betreft:	UTRECHT R 832	7-8-2013
	bij Kanaalweg 59 UTRECHT	14:50:37
Uw referentie:	13102501.avm	
Toestandsdatum:	6-8-2013	

Kadastraal object

Kadastrale aanduiding:	UTRECHT R 832
Grootte:	1 ha 2 a 63 ca
Coördinaten:	135833-454429
Omschrijving kadastraal object:	TERREIN (NIEUWBOUW BEDRIJVIGHEID
Locatie:	bij Kanaalweg 59 UTRECHT
Ontstaan op:	29-12-1997
Ontstaan uit:	UTRECHT R 569 gedeeltelijk

Aantekening kadastraal object

KWALITATIEVE VERBINTENIS

Ontleend aan:	HYP4 9602/14 reeks UTRECHT	d.d. 7-5-1997

Publiekrechtelijke beperkingen

Er zijn geen beperkingen bekend in de gemeentelijke beperkingenregistratie en de kadastrale registratie.

Gerechtigde

EIGENDOM

Kondor Wessels Projecten B.V.
Reggesingel 4
7461 BA RIJSSEN

Zetel:	RIJSSEN	
Recht ontleend aan:	HYP4 9602/14 reeks UTRECHT	d.d. 7-5-1997
Eerst genoemde object in brondocument:	UTRECHT R 569 gedeeltelijk	

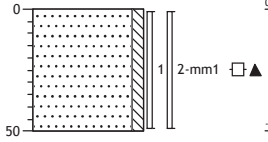
Einde overzicht

De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt ten aanzien van de kadastrale gegevens zich het recht voor als bedoeld in artikel 2 lid 1 juncto artikel 6 lid 3 van de Databankenwet.

bijlage 2:
Boorprofielen

1-01

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 01 31*30*50



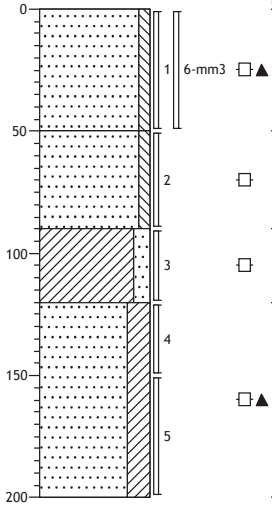
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-02

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 02 31*32*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

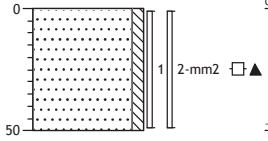
-120

Zand, matig fijn, kleïg, matig grindhoudend, zwak schelphoudend, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-200

1-03

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 03 29*31*50



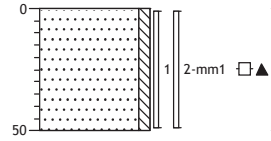
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-04

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 04 31*30*50



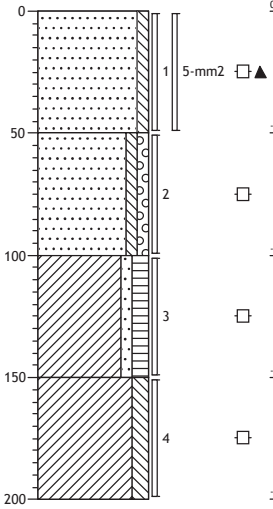
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-05

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 05 30*33*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, zwak zandig, matig humeus, geen olie-water reactie, donker grijsbruin, Edelmanboor

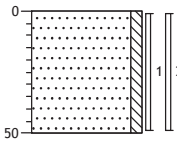
-150

Klei, matig siltig, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-200

1-06

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 06 33*28*50



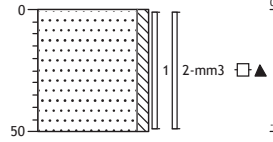
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-07

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 07 26*35*50



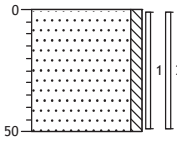
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-08

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 08 31*31*50



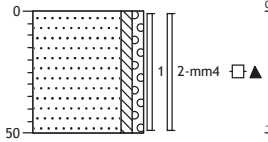
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-09

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 09 29*32*50



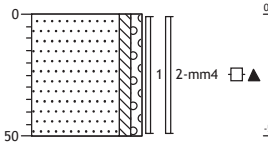
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-10

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 10 30*30*50



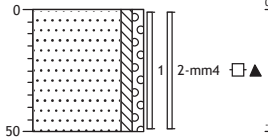
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-11

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 11 30*30*50



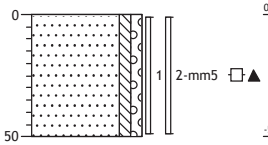
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-12

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 12 32*31*50



0 braak

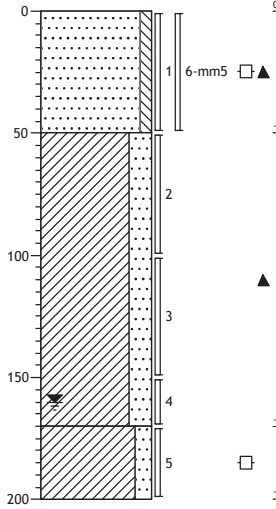
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, sporen glas, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Projectcode: 13102501

1-13

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 13 30*31*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, grijsbruin, Schep

-50

Klei, sterk zandig, zwak puinhoudend, grijsbruin, Edelmanboor

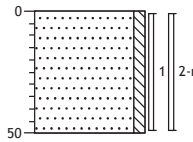
-170

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, grijsbeige, Edelmanboor

-200

1-14

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 14 29*33*50



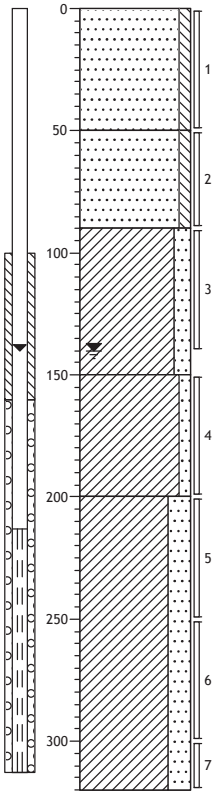
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-15

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, brokken klei, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, neutraalbruin, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-150

Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

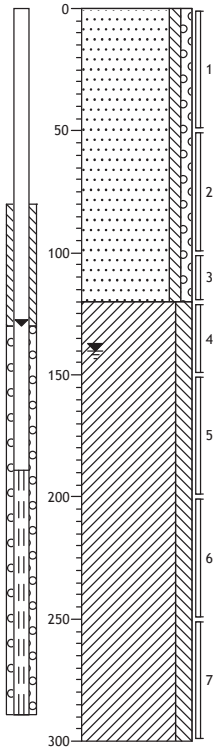
-200

Klei, sterk zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-320

1-16

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

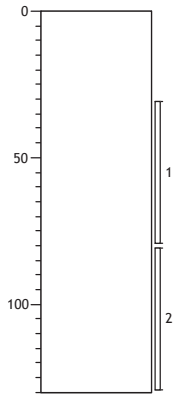
Klei, matig siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-300

Projectcode: 13102501

1-MMS

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
mm 1-S01 tot en met 1-S03

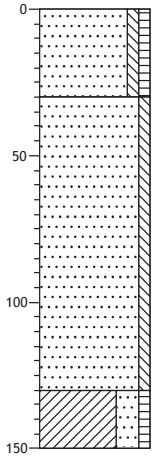


0

-130

1-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 240*75



0 bosgrond

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak puinhoudend, matig wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, zeer fijn, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

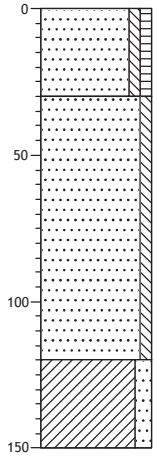
-130

Klei, sterk zandig, zwak humeus, donkerbruin, Graafmachine

-150

1-S02

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 280*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

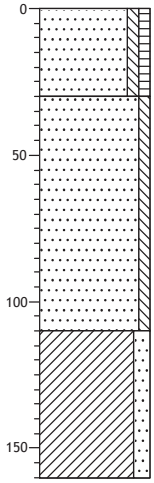
-120

Klei, matig zandig, neutraalgrijs, Graafmachine

-150

1-S03

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 255*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, sterk baksteenhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak aardewerkhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, sporen metaal, licht geelbruin, Graafmachine

-110

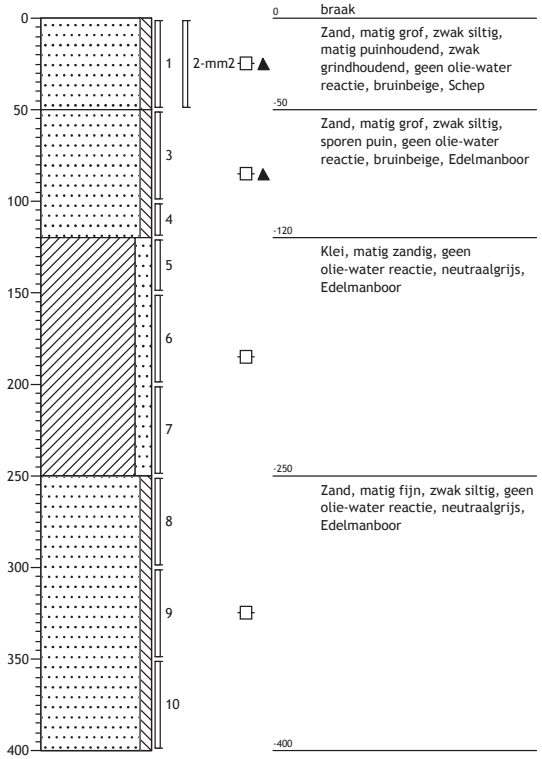
Klei, matig zandig, matig roesthoudend, licht grijsbruin, Graafmachine

-160

Projectcode: 13102501

2-01

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 01 32*29*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

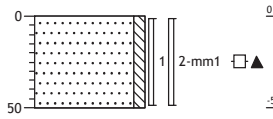
-250

Zand, matig fijn, zwak siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-02

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 02 30*30*50



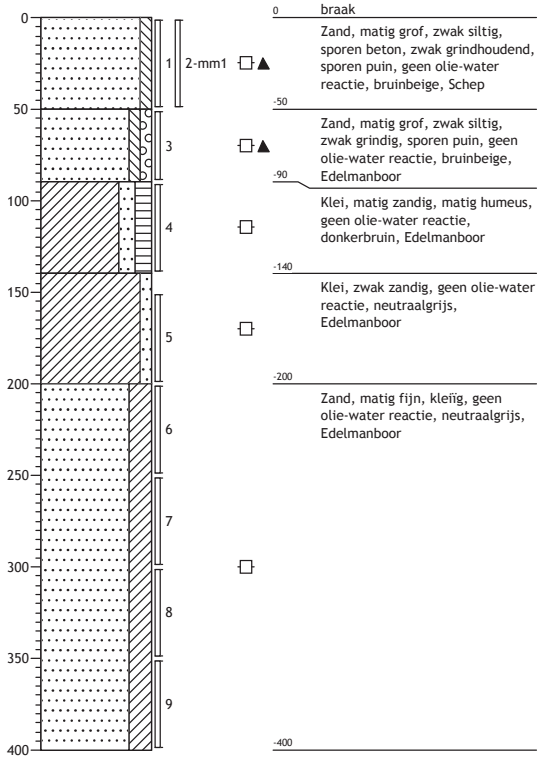
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak betonhoudend, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

2-03

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 03 29*33*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, matig humeus, geen olie-water reactie, donkerbruin, Edelmanboor

-140

Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

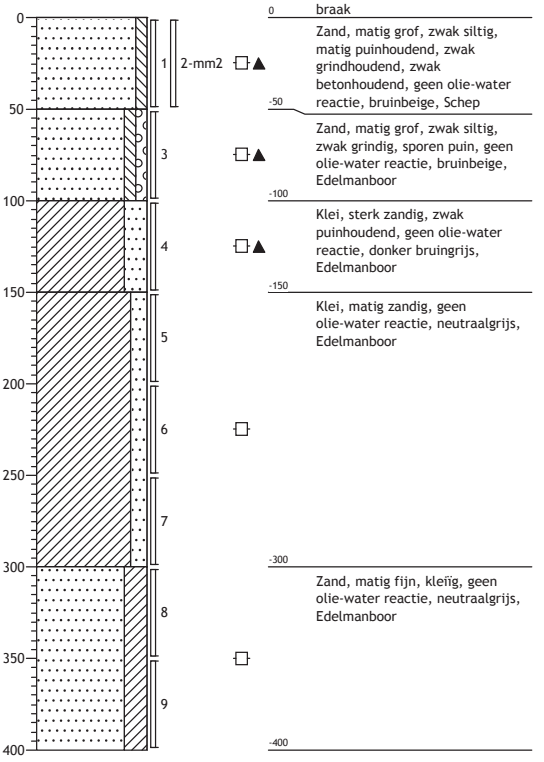
-200

Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-04

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, sterk zandig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, donker bruingrijs, Edelmanboor

-150

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-300

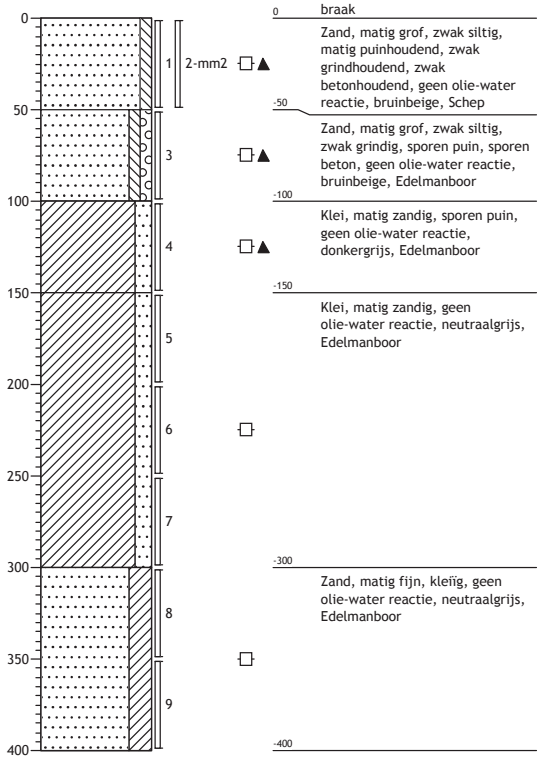
Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

Projectcode: 13102501

2-05

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 05 29*33*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-150

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

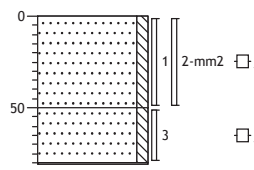
-300

Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-06

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 06 30*30*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

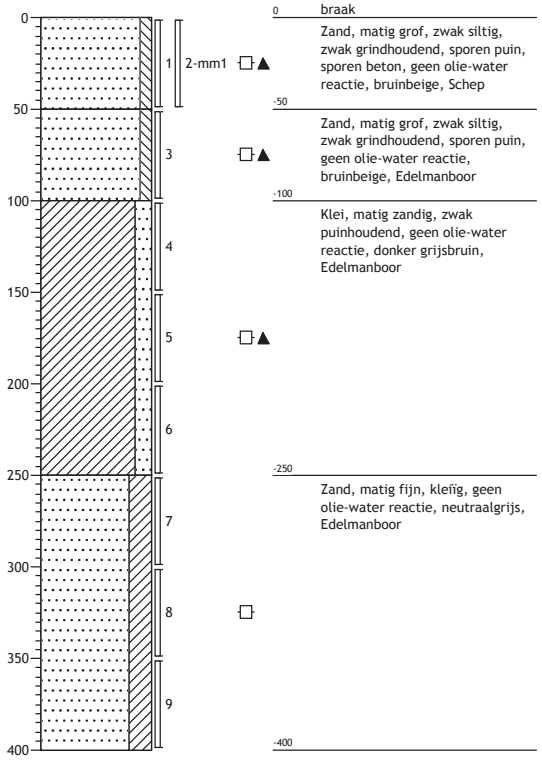
Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak puinhoudend, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-81

Schep, gestaakt op beton/puin

2-07

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, sporen puin, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, matig zandig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, donker grijsbruin, Edelmanboor

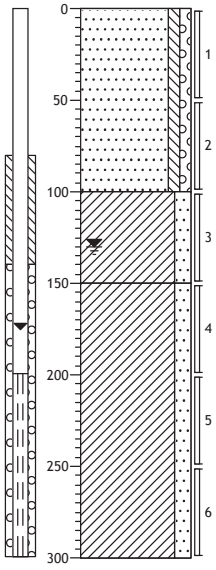
-250

Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-08

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, sporen kolengruis, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-150

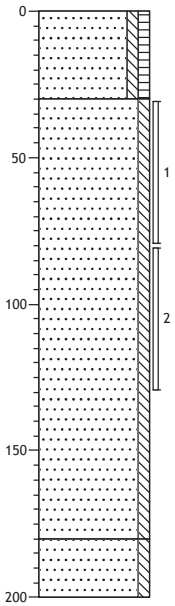
Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-300

Projectcode: 13102501

2-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 275*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak puinhoudend, matig wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, zeer grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, matig baksteenhoudend, zwak aardewerkhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

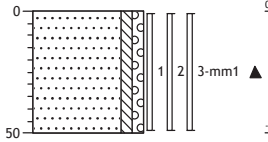
-180

Zand, matig fijn, zwak siltig, lichtgrijs, Graafmachine

-200

3-01

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevenns inspectiegat 30*31*50



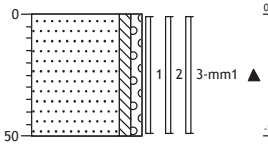
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-02

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
ttevens inspectiegat 32*30*50



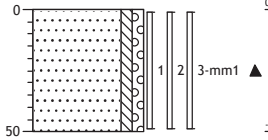
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-03

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 33*29*50



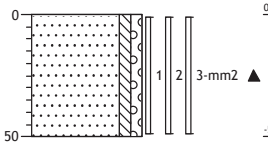
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-04

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*30*50



0 braak

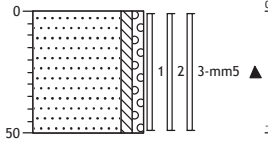
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend

-50

Projectcode: 13102501

3-05

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 28*35*50



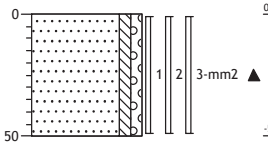
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-06

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 32*33*50



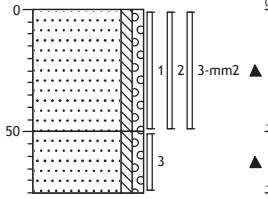
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend

-50

3-07

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend

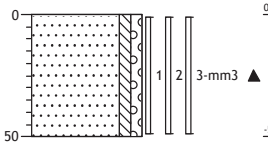
-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin

-75

3-08

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 31*32*50



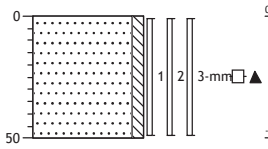
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-09

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*30*50



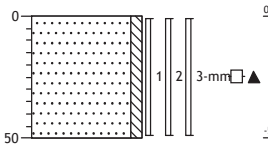
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-10

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiega 33*28*50



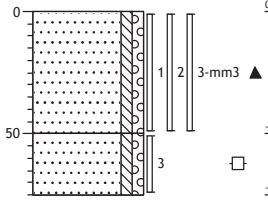
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-11

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 32*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

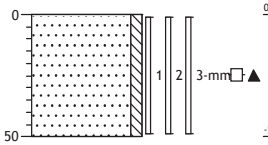
-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, geen olie-water reactie, grijsbeige, Edelmanboor

-75

3-12

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



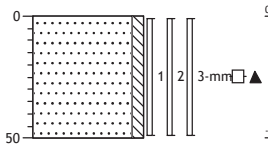
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-13

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 31*29*50



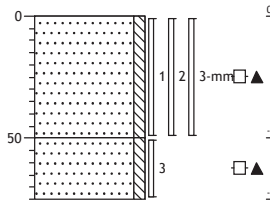
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-14

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

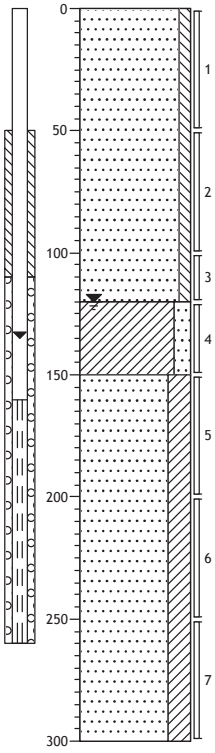
-50

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-75

3-15

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

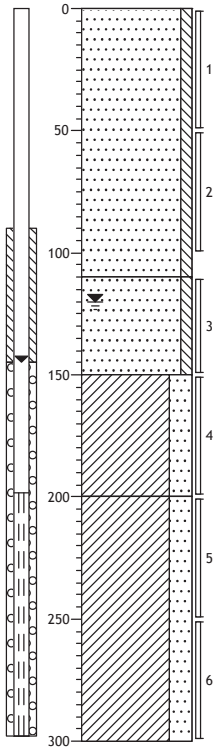
-150

Zand, matig grof, kleïg, sporen puin, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

-300

3-16

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-110

Zand, matig grof, zwak siltig, brokken klei, geen olie-water reactie, neutraal grijsbruin, Edelmanboor

-150

Klei, sterk zandig, sporen puin, zwak kolengruishoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

-200

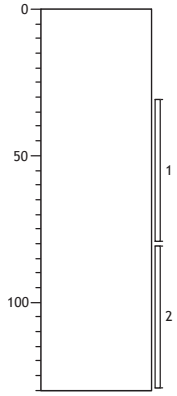
Klei, sterk zandig, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

-300

Projectcode: 13102501

3-MMS

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
mm 3-S02 en 3-S03

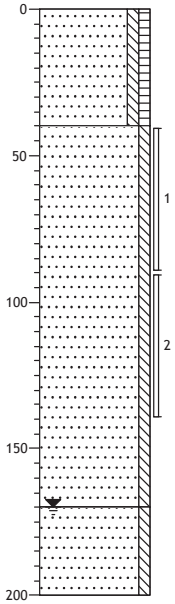


0

-130

3-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 265*80



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, zwak wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-40

Zand, matig grof, zwak siltig, matig baksteenhoudend, zwak puinhoudend, matig metaalhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

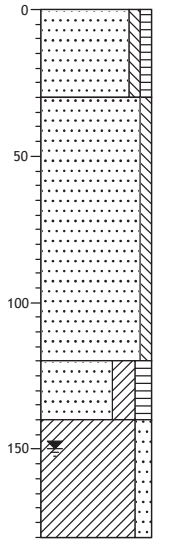
-170

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen schelpen, neutraalgrijs, Graafmachine

-200

3-S02

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 210*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak wortelhoudend, zwak puinhoudend, neutraal grijsbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

-120

Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, donkerbruin, Graafmachine

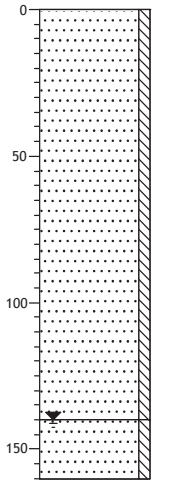
-140

Klei, matig zandig, lichtgrijs, Graafmachine

-180

3-S03

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 240*60



0 braak

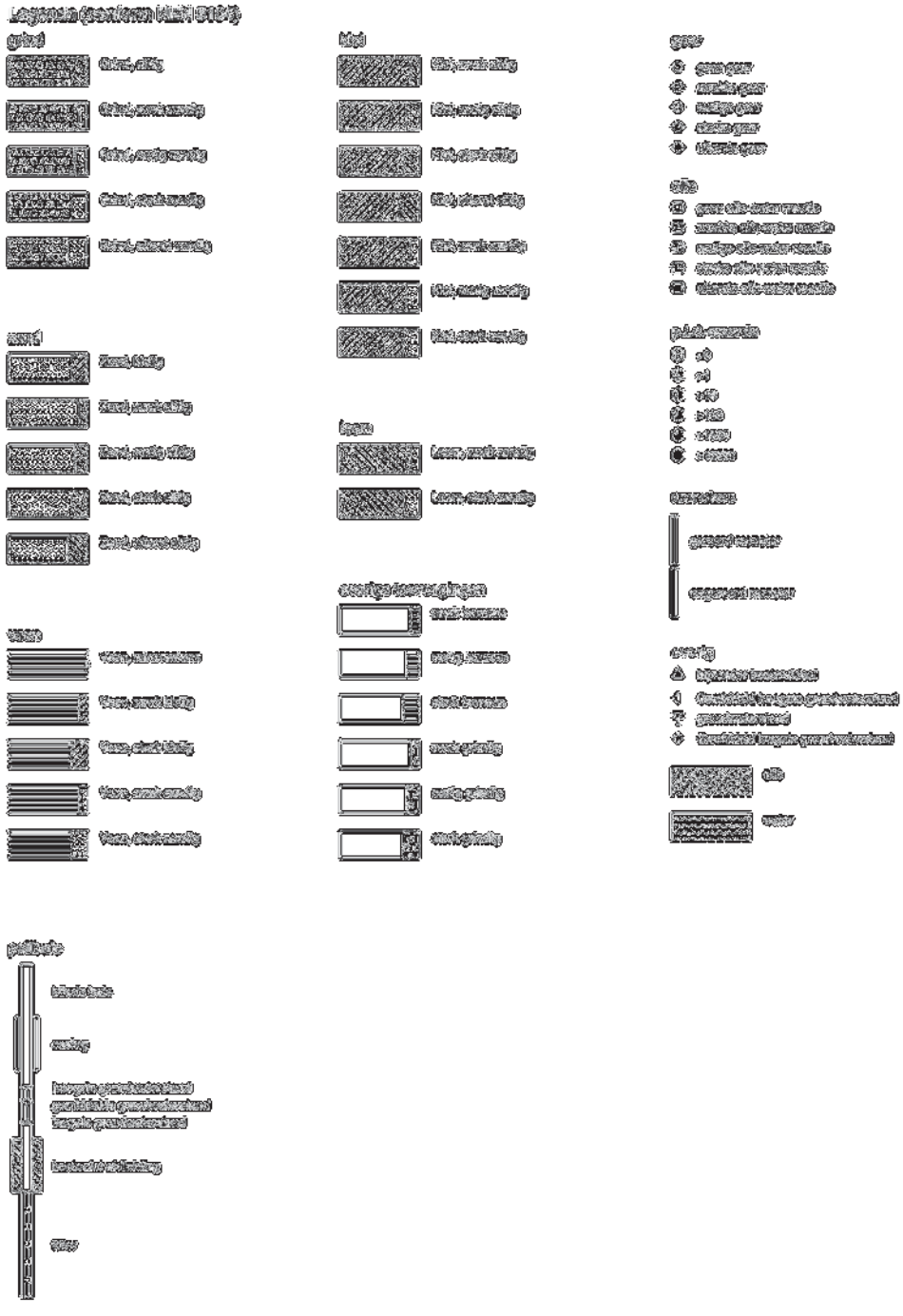
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

-140

Zand, matig fijn, zwak siltig, lichtgrijs, Graafmachine

-160

Projectcode: 13102501


Legend (section from Hunt, 2013)
gravel
Gravel, silty
Gravel, sandy-silty
Gravel, muddy-sandy
Gravel, sandy-muddy
Gravel, clayey-muddy
sand
Sand, silty
Sand, sandy-silty
Sand, muddy-silty
Sand, sandy-silty
Sand, clayey-silty
mud
Mud, silty
Mud, sandy-silty
Mud, muddy-silty
Mud, sandy-muddy
Mud, clayey-muddy
Mud, sandy-clayey
Mud, clayey-clayey
peat
Peat, sandy-peaty
Peat, clayey-peaty
coal
coal
carbonaceous mudstone
carbonaceous siltstone
carbonaceous sandstone
carbonaceous conglomerate
carbonaceous breccia
clay
clay
silty clay
sandy clay
muddy clay
silty sand
sandy silt
clayey silt
muddy sand
clayey sand
muddy silt
sandy clay
clayey sand
sandy clay
clayey silt
muddy clay
clayey silt
muddy silt
sandy silt
muddy sand
sandy silt
clayey sand
clayey silt
muddy sand
muddy clay
sandy clay
clayey silt
sandy silt
muddy silt
clayey sand
muddy clay
clayey silt
sandy clay
muddy sand
sandy silt
clayey sand
muddy clay
clayey silt
sandy clay
muddy silt
sand

bijlage 3:
Analysecertificaten

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910400, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 7 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.0	92.6	80.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	1.3	3.4
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	2.4	13
METALEN					
barium	mg/kgds	S	20	60	110
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.28	0.82
kobalt	mg/kgds	S	3.1	3.6	6.5
koper	mg/kgds	S	6.3	11	30
kwik	mg/kgds	S	<0.05	0.23	0.50
lood	mg/kgds	S	23	110	160
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	5.5	7.2	17
zink	mg/kgds	S	40	120	260
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.01	0.25	0.10
fenantreen	mg/kgds	S	0.09	0.44	1.3
antraceen	mg/kgds	S	0.03	0.14	0.36
fluoranteen	mg/kgds	S	0.22	1.0	2.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.13	0.50	1.1
chryseen	mg/kgds	S	0.09	0.44	0.97
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.07	0.29	0.57
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.13	0.55	1.1
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.10	0.41	0.78
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.09	0.41	0.68
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.94 [1)]	4.5 [1)]	9.3 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	1.3	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	14	11	1.5
PCB 118	µg/kgds	S	3.2	2.9	<1
PCB 138	µg/kgds	S	31	39	4.3
PCB 153	µg/kgds	S	31	41	4.2
PCB 180	µg/kgds	S	21	35	4.4
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	100 [1)]	130 [1)]	16 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
MINERALE OLIE					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	6
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5	59
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5	100
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5	64
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4378993	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379009	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379010	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379550	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
003	Y4379551	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

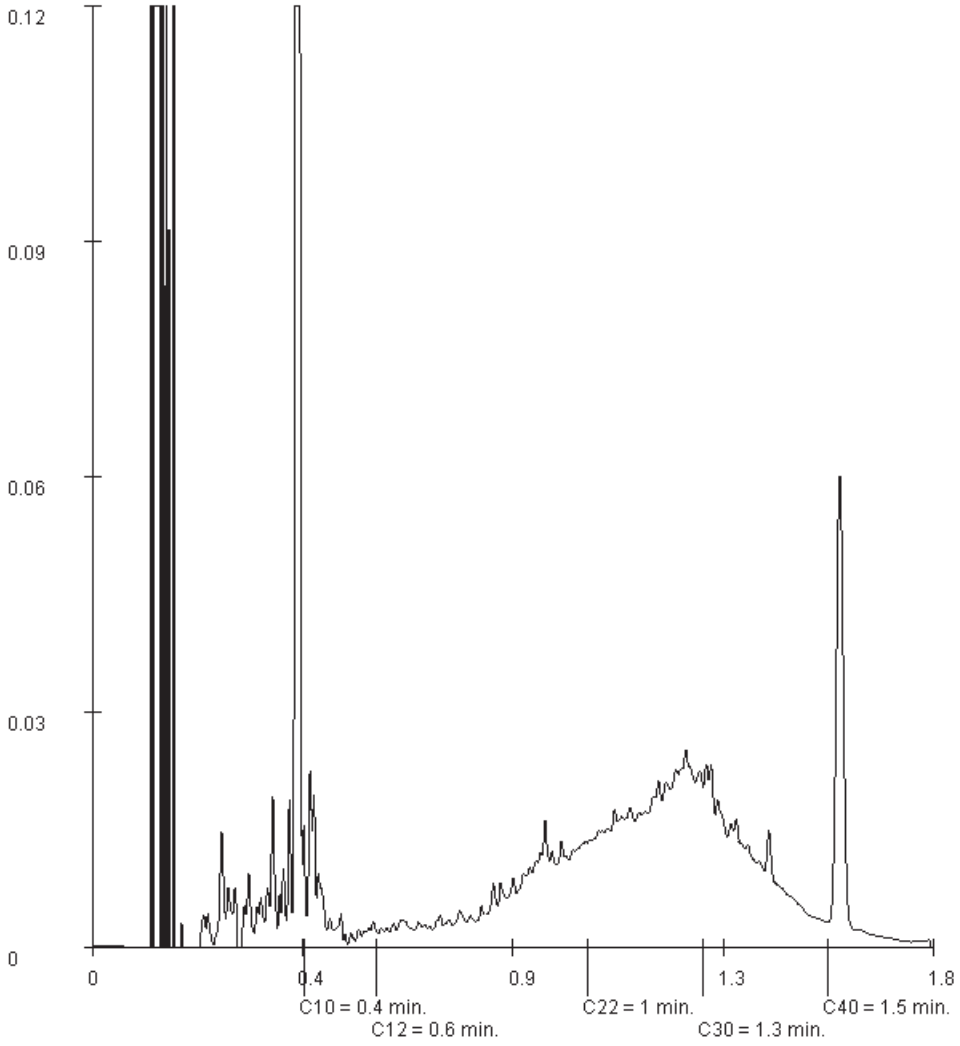
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	003
Monster beschrijvingen	mm1.3mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910402, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 13 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	93.5	93.2	94.4	78.5	74.2
gewicht artefacten	g	S	<1	29	91	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	stenen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.9	2.9	0.7	2.2	3.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	3.3	1.4	14	12
METALEN							
barium	mg/kgds	S	31	64	38	67	100
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.35	<0.2	<0.2	0.31
kobalt	mg/kgds	S	3.0	4.9	2.8	7.5	7.5
koper	mg/kgds	S	7.0	25	8.2	10	22
kwik	mg/kgds	S	0.11	0.59	<0.05	<0.05	0.22
lood	mg/kgds	S	190	210	47	14	110
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.0	9.6	6.1	22	20
zink	mg/kgds	S	72	140	51	46	140
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN							
naftaleen	mg/kgds	S	0.02	0.15	<0.01	<0.01	2.4
fenantreen	mg/kgds	S	0.10	12	0.06	0.01	0.50
antraceen	mg/kgds	S	0.05	2.9	0.02	<0.01	0.21
fluoranteen	mg/kgds	S	0.28	18	0.12	0.04	1.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.14	6.3	0.06	0.02	0.53
chryseen	mg/kgds	S	0.12	6.1	0.05	0.01	0.48
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.09	2.8	0.03	0.01	0.30
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.17	5.8	0.07	0.02	0.61
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.27	3.4	0.08	0.02	0.46
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.12	3.4	0.06	0.01	0.41
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	1.3 [1)]	60 [1)]	0.56 [1)]	0.16 [1)]	7.3 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1.7 [2)]	<1	<1	2.7 [3)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<2.0 [2)]	<1	<1	6.6
PCB 101	µg/kgds	S	3.4	6.8	3.6	<1	45
PCB 118	µg/kgds	S	<1	2.6	<1	<1	14
PCB 138	µg/kgds	S	19	30	12	<1	76
PCB 153	µg/kgds	S	19	30	12	<1	84

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
PCB 180	µg/kgds	S	17	26	9.4	<1	63
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	60 [1)]	99 [1)]	39 [1)]	4.9 [1)]	290 [1)]
MINERALE OLIE							
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5	<5	71
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	47	17	<5	65
fractie C22 - C30	mg/kgds		9	24	19	<5	65
fractie C30 - C40	mg/kgds		6	9	9	<5	34
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	80	50	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000
2	Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.
3	PCB 28 is mogelijk vals positief verhoogd door de aanwezigheid van PCB 31

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
droge stof	gew.-%	S	78.3	77.8
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.1
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.5	7.0
METALEN				
barium	mg/kgds	S	45	45
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	4.9	6.0
koper	mg/kgds	S	5.4	7.0
kwik	mg/kgds	S	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	S	<10	<10
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	16	17
zink	mg/kgds	S	31	32
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	<0.01
fenantreen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
antraceen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.03	0.02
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
chryseen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.18 [1)]	0.08 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)				
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	1.1	<1
PCB 118	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S	1.8	<1
PCB 153	µg/kgds	S	2.1	<1
PCB 180	µg/kgds	S	1.6	<1
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	8.7 [1)]	4.9 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
MINERALE OLIE				
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
007	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379426	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379431	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379434	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045555	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045956	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4378896	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4378900	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045556	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045560	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378894	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378901	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378903	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378908	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379769	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4045957	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378899	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378906	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4379766	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045546	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045552	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045557	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045948	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045951	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378904	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378907	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378911	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045562	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045563	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378892	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378897	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378898	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379754	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379768	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

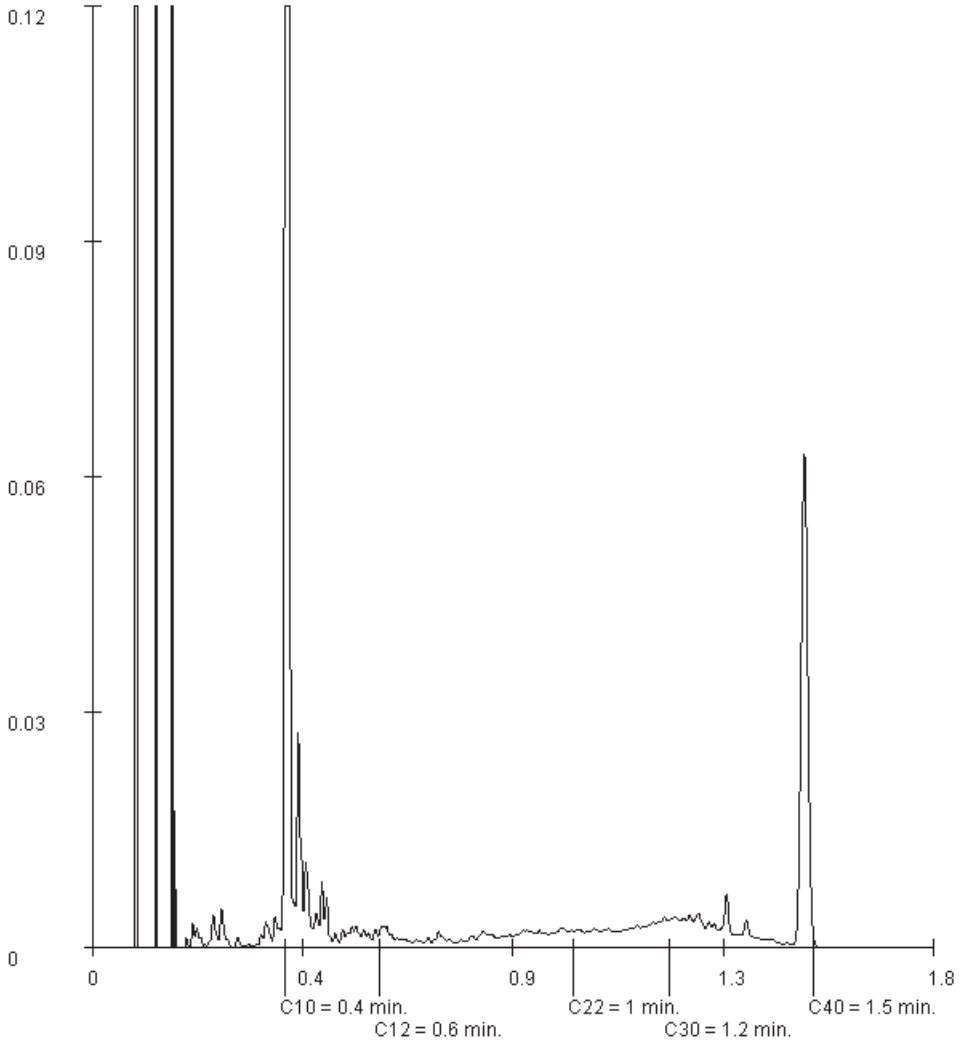
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	mm2.1mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

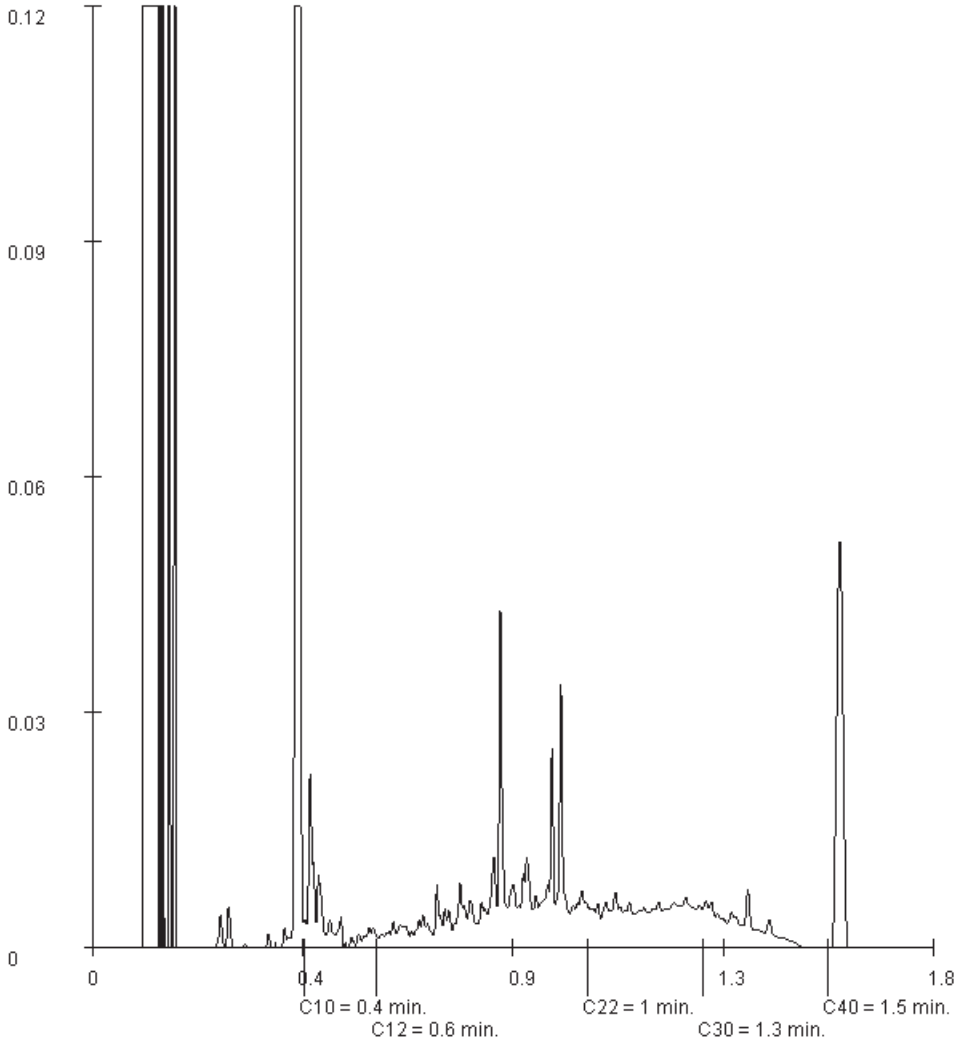
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	002
Monster beschrijvingen	mm2.2mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

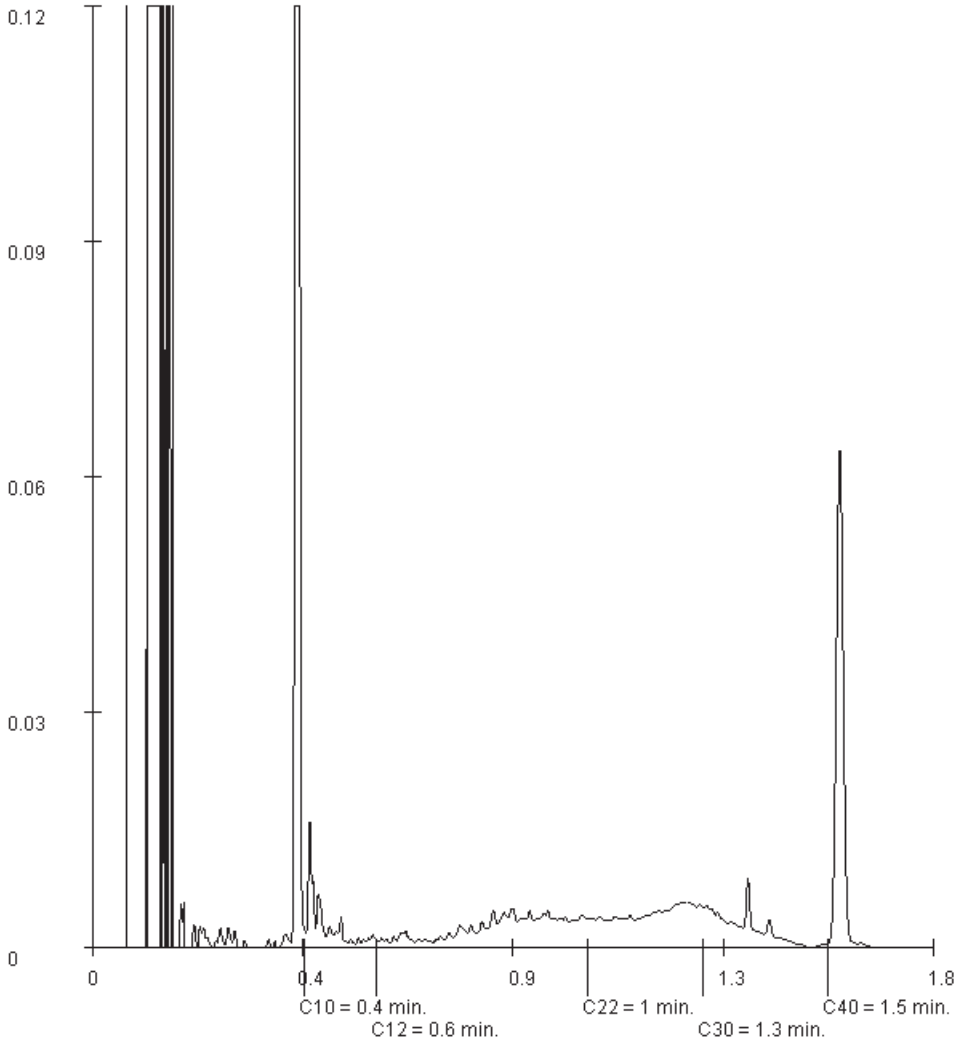
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	003
Monster beschrijvingen	mm2.3mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

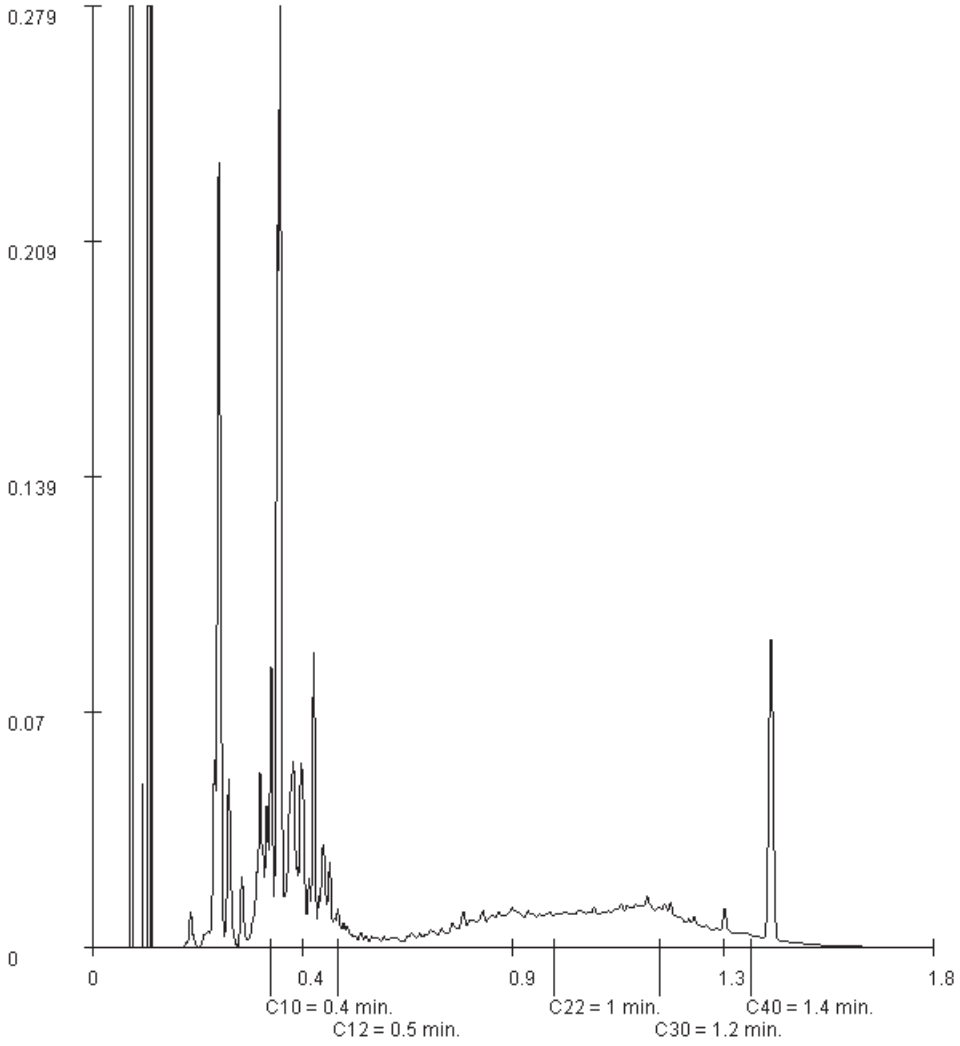
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	005
Monster beschrijvingen	mm2.5mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910403, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.3	93.1	95.8
gewicht artefacten	g	S	<1	24	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.8	0.7
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.6	3.1	1.3
METALEN					
barium	mg/kgds	S	41	53	<20
cadmium	mg/kgds	S	0.31	0.22	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	2.9	3.8	1.9
koper	mg/kgds	S	7.2	10	<5
kwik	mg/kgds	S	0.06	0.22	0.12
lood	mg/kgds	S	35	89	30
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.4	9.1	5.0
zink	mg/kgds	S	60	93	33
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	0.05	0.02
fenantreen	mg/kgds	S	0.06	1.7	0.06
antraceen	mg/kgds	S	0.02	0.52	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.13	2.1	0.08
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.07	1.0	0.03
chryseen	mg/kgds	S	0.07	0.80	0.03
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.05	0.46	0.03
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.08	0.89	0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.08	0.60	0.05
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.07	0.53	0.04
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.72 [1)]	8.7 [1)]	0.36 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	15	<1	2.7
PCB 101	µg/kgds	S	160	14	22
PCB 118	µg/kgds	S	35	2.8	5.0
PCB 138	µg/kgds	S	300	40	49
PCB 153	µg/kgds	S	310	43	47
PCB 180	µg/kgds	S	230	34	38
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	1000 [1)]	130 [1)]	160 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
MINERALE OLIE					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		7	14	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		13	11	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		8	8	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	30	30	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379919	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379922	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379926	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379933	08-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379925	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379927	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

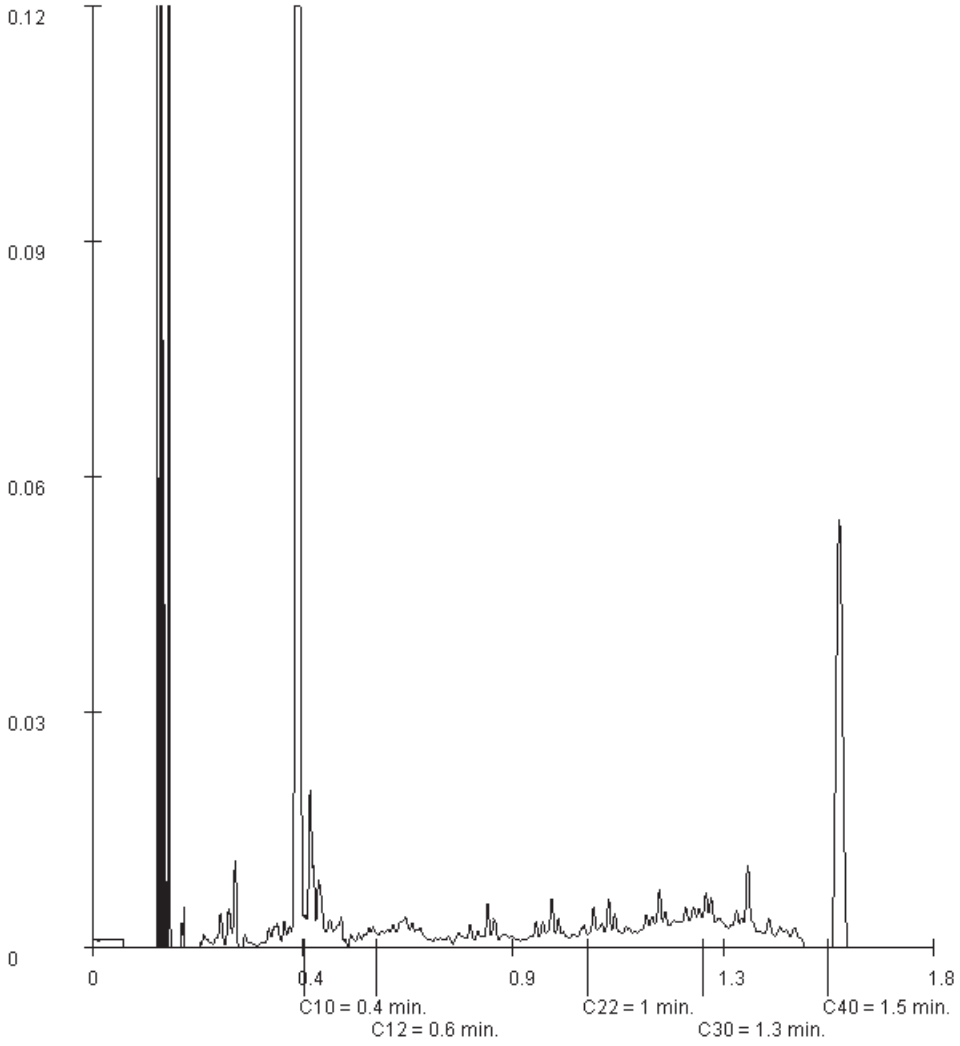
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	mm3.1mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

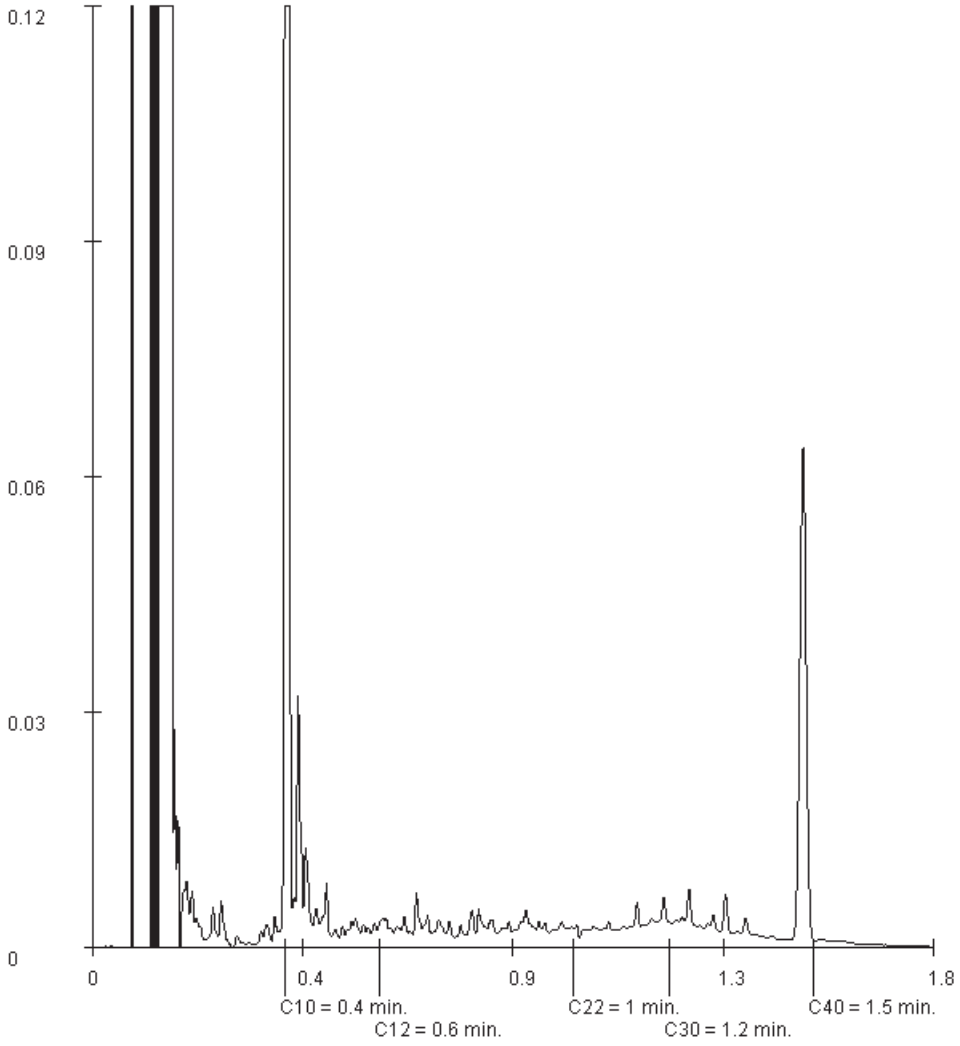
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	002
Monster beschrijvingen	mm3.2mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910405, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
ASBESTONDERZOEK							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.93	10.19	9.58	10.70	9.32
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	7.0	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	40	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	35	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	4.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	9.9	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	4.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.1	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		5.2	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	2.1	1.5	0.7	1.5	1.3

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928872	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928871	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E0928887	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E0928889	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
005	E0928870	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910405-001	Datum analyse:	29-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-mm1		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9056	g
totaal gewicht voor drogen	9930	g
droge stof	91.2	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	3.3		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	3.7		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	1.6		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	5.3		
gemeten totaal asbestconcentratie	7.0	4.7	9.9
gemeten bepalingsgrens	2.1		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	40	25	61
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	35		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Board	niet hechtgebonden	15-30	-	-	-	-	-
Golfplaat	hechtgebonden	10-15	-	2-5	-	-	-
Pical	niet hechtgebonden	-	30-60	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	534	100														
4-8	201	100	X		X				Golfplaat	1	0.0926	1.636		1.227	2.045	
4-8	201	100	X						Board	1	0.0209		0.519	0.346	0.692	
4-8	201	100		X					Pical	1	0.0535		2.658	1.772	3.545	
2-4	749	100	X						Board	3	0.0596		1.481	0.987	1.974	
2-4	749	100		X					Pical	3	0.0166		0.412	0.275	0.550	
1-2	690	22.0		X					Pical	2	0.0012		0.271	0.057	1.097	
0.5-1	949	8.8														2.1
<0.5	5934															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910405-002	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-mm2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9149	g
totaal gewicht voor drogen	10188	g
droge stof	89.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	181	100														
4-8	209	100														
2-4	259	100														
1-2	430	21.7														0.9
0.5-1	1813	7.3														0.6
<0.5	6257															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910405-003	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-mm3		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8711	g
totaal gewicht voor drogen	9582	g
droge stof	90.9	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	0.2		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	0.2		
gemeten totaal asbestconcentratie	0.2	0.2	0.3
gemeten bepalingsgrens	0.7		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	2.3	1.5	3.0
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	2.3		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Pical	niet hechtgebonden	-	15-30	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	11	100														
8-16	152	100														
4-8	194	100														
2-4	310	100		X					Pical	1	0.0088		0.227	0.152	0.303	
1-2	472	21.3														0.4
0.5-1	1748	6.8														0.3
<0.5	5824															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910405-004	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-mm4		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9605	g
totaal gewicht voor drogen	10700	g
droge stof	89.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	8	100														
8-16	103	100														
4-8	129	100														
2-4	137	100														
1-2	158	22.6														0.8
0.5-1	300	6.7														0.6
<0.5	8770															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910405-005	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-mm5		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	7992	g
totaal gewicht voor drogen	9316	g
droge stof	85.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	211	100														
4-8	247	100														
2-4	246	100														
1-2	414	28.2														0.7
0.5-1	1445	8.4														0.6
<0.5	5428															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910406, versienummer: 1

Rotterdam, 19-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
ASBESTONDERZOEK				
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.68	9.61
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK				
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK				
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.9	2.0

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928873	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928874	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910406-001
Datum analyse: 19-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 2-mm1

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8470	g
totaal gewicht voor drogen	9676	g
droge stof	87.5	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	139	100														
4-8	172	100														
2-4	279	100														
1-2	527	21.4														1
0.5-1	2001	5.7														0.9
<0.5	5352															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910406-002	Datum analyse:	19-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-mm2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8045	g
totaal gewicht voor drogen	9606	g
droge stof	83.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	2.0		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	8	100														
8-16	286	100														
4-8	310	100														
2-4	319	100														
1-2	457	20.7														1.1
0.5-1	1462	5.8														0.9
<0.5	5202															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910407, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
ASBESTONDERZOEK							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	10.44	10.50	10.33	9.61	10.03
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.9	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	0.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	0.7	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	1.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		0.8	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.31	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	3.0	1.5	1.3	1.9	1.8

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928875	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
002	E0928876	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
003	E0928877	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
004	E0928878	08-07-2013	05-07-2013	ALC291
005	E0928936	09-07-2013	05-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-001	Datum analyse:	29-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm1		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9605	g
totaal gewicht voor drogen	10438	g
droge stof	92.0	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	0.31		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	0.6		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	0.3		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	0.6		
gemeten totaal asbestconcentratie	0.9	0.7	1.2
gemeten bepalingsgrens	3.0		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	6.5	4.4	8.6
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	6.2		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Pical	niet hechtgebonden	-	15-30	-	-	-	-
Plaat	hechtgebonden	10-15	-	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	92	100														
4-8	205	100		X					Pical	1	0.0176		0.412	0.275	0.550	
2-4	161	100	X						Plaat	1	0.0240	0.312		0.250	0.375	
2-4	161	100		X					Pical	1	0.0087		0.204	0.136	0.272	
1-2	402	21.1														1.7
0.5-1	1438	7.0														1.2
<0.5	7307															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-002	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9724	g
totaal gewicht voor drogen	10502	g
droge stof	92.6	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	69	100														
4-8	163	100														
2-4	154	100														
1-2	394	26.3														0.6
0.5-1	1313	5.3														0.8
<0.5	7631															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-003	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm3		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8938	g
totaal gewicht voor drogen	10334	g
droge stof	86.5	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	121	100														
16-32	0	100														
8-16	121	100														
4-8	257	100														
2-4	260	100														
1-2	598	27.2														0.7
0.5-1	1922	7.4														0.6
<0.5	5659															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-004	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm4		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8153	g
totaal gewicht voor drogen	9610	g
droge stof	84.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	148	100														
4-8	227	100														
2-4	323	100														
1-2	464	22.0														1
0.5-1	1329	5.9														0.9
<0.5	5662															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-005	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm5		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9102	g
totaal gewicht voor drogen	10028	g
droge stof	90.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.8		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	62	100														
4-8	133	100														
2-4	161	100														
1-2	387	21.2														0.9
0.5-1	1421	5.3														0.9
<0.5	6937															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11912073, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
ASBESTONDERZOEK						
aangeleverd materiaal grond	kg		9.92	9.91	9.97	9.96
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK						
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK						
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.3	1.5	1.4	1.9

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E1073610	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E1073606	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E1073609	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E1073608	04-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11912073-001
Datum analyse: 24-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-MMS

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8770	g
totaal gewicht voor drogen	9924	g
droge stof	88.4	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	125	100														
4-8	249	100														
2-4	247	100														
1-2	305	24.3														0.8
0.5-1	815	9.0														0.5
<0.5	7030															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-002	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-S01-2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9639	g
totaal gewicht voor drogen	9910	g
droge stof	97.3	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	0.8		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	129	100														
4-8	264	100														
2-4	334	100														
1-2	958	21.7														0.8
0.5-1	4467	6.4														0.7
<0.5	3354															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-003	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-MMS		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8985	g
totaal gewicht voor drogen	9970	g
droge stof	90.1	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.4		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	128	100														
4-8	286	100														
2-4	322	100														
1-2	466	23.3														0.8
0.5-1	1438	7.8														0.6
<0.5	6344															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11912073-004
Datum analyse: 24-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-S01-2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8503	g
totaal gewicht voor drogen	9956	g
droge stof	85.4	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	100	100														
4-8	349	100														
2-4	327	100														
1-2	539	21.4														1
0.5-1	1626	5.3														0.9
<0.5	5563															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11913316, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
METALEN							
barium	µg/l	S	170	110	180	110	180
cadmium	µg/l	S	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
kobalt	µg/l	S	<2	6.0	<2	<2	11
koper	µg/l	S	<2.0	2.8	<2.0	<2.0	<2.0
kwik	µg/l	S	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
lood	µg/l	S	2.4	2.1	<2.0	3.8	2.7
molybdeen	µg/l	S	<2	8.0	<2	<2	<2
nikkel	µg/l	S	<3	11	<3	<3	8.7
zink	µg/l	S	<10	110	92	91	150
VLUCHTIGE AROMATEN							
benzeen	µg/l	S	0.66	<0.2	<0.2	<0.2	150
tolueen	µg/l	S	0.41	0.53	0.42	0.63	2100
ethylbenzeen	µg/l	S	0.78	<0.2	<0.2	<0.2	2500
o-xyleen	µg/l	S	0.17	0.33	<0.1	0.10	1700
p- en m-xyleen	µg/l	S	2.0	0.26	<0.2	0.44	12000
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	2.1	0.59	0.21	0.54	13000
styreen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
naftaleen	µg/l	S	0.24	0.22	<0.05	<0.05	<20 [1)]
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN							
1,1-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,2-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,1-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	0.22	0.19	0.24	<40 [1)]
trans-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	µg/l		0.14	0.29	0.26	0.31	56
dichloormethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,1-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,2-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,3-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
som dichloorpropanen (0.7 factor)	µg/l	S	0.42	0.42	0.42	0.42	170
tetrachlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
tetrachloormethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
trichlooretheen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
chloroform	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
vinylchloride	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
tribroommethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
MINERALE OLIE							
fractie C10 - C12	µg/l		55	<25	<25	<25	300
fractie C12 - C22	µg/l		<25	<25	<25	<25	140
fractie C22 - C30	µg/l		<25	<25	<25	<25	120
fractie C30 - C40	µg/l		<25	<25	<25	<25	85
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	75	<50	<50	<50	650

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
barium	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
cadmium	Grondwater (AS3000)	Idem
kobalt	Grondwater (AS3000)	Idem
koper	Grondwater (AS3000)	Idem
kwik	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en conform NEN-EN-ISO 17852
lood	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
molybdeen	Grondwater (AS3000)	Idem
nikkel	Grondwater (AS3000)	Idem
zink	Grondwater (AS3000)	Idem
benzeen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
styreen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
naftaleen	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
dichloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,3-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
som dichloorpropanen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
chloroform	Grondwater (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grondwater (AS3000)	Idem
tribroommethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	B1162144	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
001	G8510360	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
001	G8510378	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	B1232784	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
002	G8510355	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	G8510371	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
003	B1232773	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
003	G8424722	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	G8510361	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	B1232783	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
004	G8424728	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	G8510372	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	B1162119	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
005	G8424132	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	G8510349	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

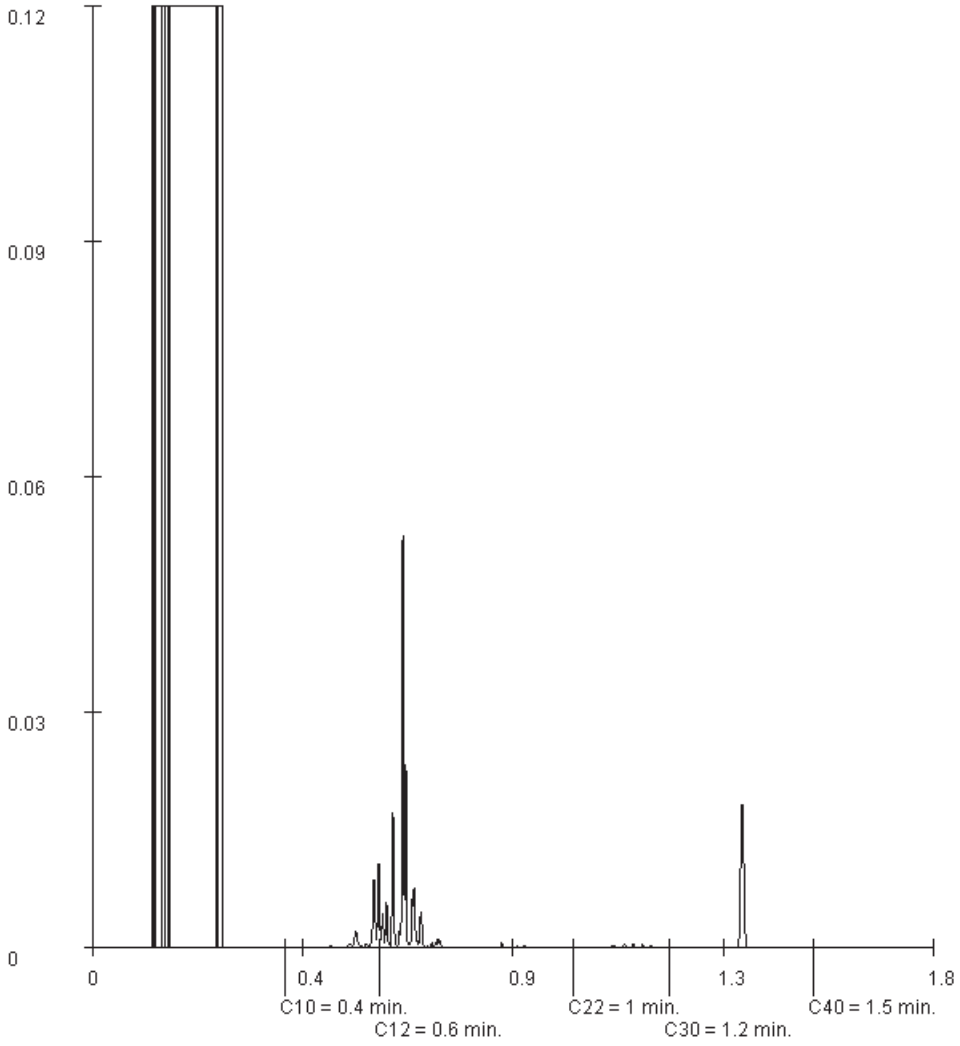
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	1-15-1-11-15-1-1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

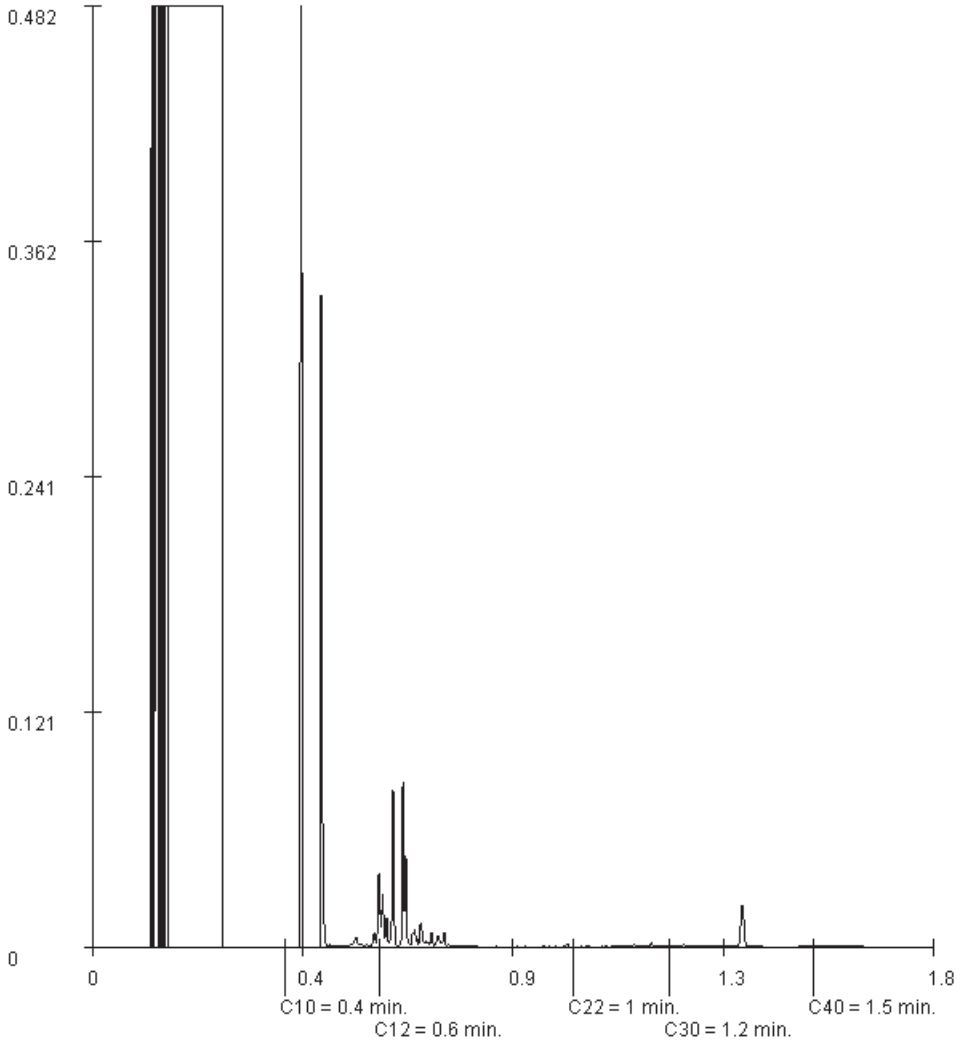
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monsternummer:	005
Monster beschrijvingen	3-16-1-13-16-1-1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11918891, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	2-06-1 2-06-1 2-06 (0-50)
002	Grond (AS3000)	2-08-1 2-08-1 2-08 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
droge stof	gew.-%	S	92.9	91.0
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	6.9	1.6
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	4.2	1.0
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	0.46 [1) 2)]	0.03 [1) 2)]
fenantreen	mg/kgds	S	3.4 [1) 2)]	0.57 [1) 2)]
antraceen	mg/kgds	S	0.75 [1) 2)]	0.21 [1) 2)]
fluoranteen	mg/kgds	S	7.7 [1) 2)]	1.2 [1) 2)]
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	3.1 [1) 2)]	0.50 [1) 2)]
chryseen	mg/kgds	S	2.4 [1) 2)]	0.43 [1) 2)]
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	1.8 [1) 2)]	0.28 [1) 2)]
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	3.8 [1) 2)]	0.54 [1) 2)]
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	0.45 [1) 2)]
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	0.40 [1) 2)]
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	29 [1) 2) 3)]	4.6 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
	*	Na het nemen van deelmonsters ten behoeve van het bepalen van de bodemkenmerken (droge stof en eventueel organisch stof, lutum en pH-CaCl2), alsmede eventuele deelmonsters voor vluchtige verbindingen (BTEX, vluchtige halogenen, Cyanides), was geen 140 gram meer over voor de monstervoorbehandeling voor de overige parameters. Daarom is minder dan 140 gram voorbehandeld voor deze parameters.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11918892, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	3-01-1 3-01-1 3-01 (0-50)
002	Grond (AS3000)	3-03-1 3-03-1 3-03 (0-50)
003	Grond (AS3000)	3-05-1 3-05-1 3-05 (0-50)
004	Grond (AS3000)	3-08-1 3-08-1 3-08 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
droge stof	gew.-%	S	92.5	95.3	95.1	92.5
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.4	<0.5	1.1	2.0
KORRELGROOTTEVERDELING						
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	9.0	8.0	2.6
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	1.8 [1) 2)]	55 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	37 [1) 2)]	560 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	8.7 [1) 2)]	130 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	7.2 [1) 2)]	1.3 [1) 2)]	99 [1) 2)]	1300 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	5.1 [1) 2)]	1.6 [1) 2)]	110 [1) 2)]	1200 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	5.0 [1) 2)]	1.5 [1) 2)]	79 [1) 2)]	960 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	20 [1) 2) 3)]	7.1 [1) 2) 3)]	340 [1) 2) 3)]	4300 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11924475, versienummer: 1

Rotterdam, 06-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	1-04-1 1-04-1 1-04 (0-50)
002	Grond (AS3000)	1-06-1 1-06-1 1-06 (0-50)
003	Grond (AS3000)	1-11-1 1-11-1 1-11 (0-50)
004	Grond (AS3000)	3-04-2 3-04-2 3-04 (0-50)
005	Grond (AS3000)	3-06-2 3-06-2 3-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	96.1	95.5	94.4	97.5	95.7
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	0.7	1.0	0.7	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	1.9	1.8	1.0	1.7
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	3.3 [1) 2)]	12 [1) 2)]	12 [1) 2)]	3.1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	45 [1) 2)]	130 [1) 2)]	110 [1) 2)]	56 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	12 [1) 2)]	35 [1) 2)]	27 [1) 2)]	15 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	4.0 [1) 2)]	100 [1) 2)]	300 [1) 2)]	220 [1) 2)]	140 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	3.9 [1) 2)]	130 [1) 2)]	320 [1) 2)]	230 [1) 2)]	140 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	110 [1) 2)]	270 [1) 2)]	160 [1) 2)]	100 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	13 [1) 2) 3)]	400 [1) 2) 3)]	1100 [1) 2) 3)]	760 [1) 2) 3)]	460 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-07-2 3-07-2 3-07 (0-50)
007	Grond (AS3000)	3-09-2 3-09-2 3-09 (0-50)
008	Grond (AS3000)	3-10-2 3-10-2 3-10 (0-50)
009	Grond (AS3000)	3-11-2 3-11-2 3-11 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006	007	008	009
droge stof	gew.-%	S	96.2	97.2	95.6	95.3
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.6	<0.5	2.6	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING						
lutum (bodem)	% vd DS	S	<1	<1	2.7	2.3
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	9.8 [1) 2)]	2.4 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	15 [1) 2)]	6.2 [1) 2)]	120 [1) 2)]	35 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	3.0 [1) 2)]	1.4 [1) 2)]	28 [1) 2)]	8.4 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	39 [1) 2)]	22 [1) 2)]	290 [1) 2)]	86 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	48 [1) 2)]	28 [1) 2)]	280 [1) 2)]	92 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	41 [1) 2)]	23 [1) 2)]	210 [1) 2)]	73 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	150 [1) 2) 3)]	82 [1) 2) 3)]	930 [1) 2) 3)]	300 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
007	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
008	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
009	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking	
001	Y4378998	05-07-2013	05-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
002	Y4379000	05-07-2013	05-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
003	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
004	Y4379438	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
005	Y4379756	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
006	Y4379430	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
007	Y4379913	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
008	Y4379930	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
009	Y4379916	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11928095, versienummer: 1

Rotterdam, 11-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	1-02-1 1-02-1 1-02 (0-50)
002	Grond (AS3000)	1-10-1 1-10-1 1-10 (0-50)
003	Grond (AS3000)	1-12-1 1-12-1 1-12 (0-50)
004	Grond (AS3000)	1-14-1 1-14-1 1-14 (0-50)
005	Grond (AS3000)	3-12-2 3-12-2 3-12 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	95.0	93.9	93.7	92.2	94.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	<0.5	0.9	1.0	1.6	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	10	<1	2.1	<1	<1
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	2.7 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	4.6 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	29 [1) 2)]	11 [1) 2)]	9.2 [1) 2)]	45 [1) 2)]	11 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	6.7 [1) 2)]	2.9 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	16 [1) 2)]	2.3 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	64 [1) 2)]	49 [1) 2)]	35 [1) 2)]	100 [1) 2)]	38 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	70 [1) 2)]	51 [1) 2)]	34 [1) 2)]	100 [1) 2)]	42 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	54 [1) 2)]	42 [1) 2)]	29 [1) 2)]	82 [1) 2)]	35 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	230 [1) 2) 3)]	160 [1) 2) 3)]	110 [1) 2) 3)]	350 [1) 2) 3)]	130 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-13-2 3-13-2 3-13 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006
droge stof	gew.-%	S	92.8
gewicht artefacten	g	S	25
aard van de artefacten	g	S	stenen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	3.2
KORRELGROOTTEVERDELING			
lutum (bodem)	% vd DS	S	5.6
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)			
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	1.9 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	8.7 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	8.3 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	8.2 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	29 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking	
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
003	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
004	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
005	Y4379923	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
006	Y4379915	08-07-2013	08-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

AS3000

bijlage 4:
Toetstabellen grond/grondwater 'Wbb-toetsing'

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm1.1		mm1.2		mm1.3	
Boring		1-02,1-03,1-05, 1-07		1-10,1-11,1-12, 1-14		1-13,1-15	
Bodemtype		ZS1		ZS1G1		KZ3	
Zintuiglijk		SC6GR6PU1		SC6PU2		PU1	
Van (cm-mv)		0		0		50	
Tot (cm-mv)		50		50		140	
Humus (% op ds)		0.7		1.3		3.4	
Lutum (% op ds)		2.4		2.4		13	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	94,0		92,6		80,4	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	20		60		110	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	-	0,28	-	**0,82**	*
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,1	-	3,6	-	6,5	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	6,3	-	11	-	**30**	*
Kwik [Hg]	mg/kg ds	< 0,05	-	**0,23**	*	**0,50**	*
Lood [Pb]	mg/kg ds	23	-	**110**	*	**160**	*
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	5,5	-	7,2	-	17	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	40	-	**120**	*	**260**	*
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,03		0,14		0,36	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,13		0,50		1,1	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,13		0,55		1,1	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,10		0,41		0,78	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,07		0,29		0,57	
Chryseen	mg/kg ds	0,09		0,44		0,97	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,09		0,44		1,3	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,22		1,0		2,4	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,09		0,41		0,68	
Naftaleen	mg/kg ds	0,01		0,25		0,10	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,94	-	**4,5**	*	**9,3**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	1,3		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	14		11		1,5	
PCB 118	µg/kg ds	3,2		2,9		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	31		39		4,3	
PCB 153	µg/kg ds	31		41		4,2	
PCB 180	µg/kg ds	21		35		4,4	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**100**	*	**130**	**	**16**	*
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		6,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		59	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		100	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		64	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	-	< 20	-	**230**	*

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 2.4 mm1.1			1.3 2.4 mm1.2			3.4 13 mm1.3		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen										
Barium [Ba]	mg/kg ds	52	150	249	52	150	249	116	340	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,6	0,43	4,9	9,3
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,5	30	56	4,5	30	56	9,4	64	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	20	56	93	20	56	93	28	79	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,11	13	25	0,11	13	25	0,12	15	30
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	186	339	32	186	339	39	227	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	24	35	12	24	35	23	44	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	185	310	60	185	310	94	289	484
PAK										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	6,8	173	340
Overige (organische) verbindingen										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	65	882	1700

Toelichting bij de tabel:

AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm2.1		mm2.2		mm2.3		mm2.4	
Boring		2-01,2-04,2-05		2-06,2-08		2-01,2-03,2-05,2-07		2-01,2-03,2-04,2-05,2-08	
Bodemtype		ZS1		ZS1		ZS1		KZ2	
Zintuiglijk		PU2GR1		PU2GR1BE1K		PU6			
Van (cm-mv)		0		0		50		90	
Tot (cm-mv)		50		50		100		200	
Humus (% op ds)		0.9		2.9		0.7		2.2	
Lutum (% op ds)		1.9		3.3		1.4		14	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	93,5		93,2		94,4		78,5	
Metalen									
Barium [Ba]	mg/kg ds	31		64		38		67	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	-	0,35	-	< 0,2	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,0	-	**4,9**	*	2,8	-	7,5	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,0	-	**25**	*	8,2	-	10,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	**0,11**	*	**0,59**	*	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	mg/kg ds	**190**	**	**210**	**	**47**	*	14	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,0	-	9,6	-	6,1	-	22	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	**72**	*	**140**	*	51	-	46	-
PAK									
Anthraceen	mg/kg ds	0,05		2,9		0,02		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,14		6,3		0,06		0,02	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,17		5,8		0,07		0,02	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,27		3,4		0,08		0,02	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,09		2,8		0,03		0,01	
Chryseen	mg/kg ds	0,12		6,1		0,05		0,01	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,10		12		0,06		0,01	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,28		18		0,12		0,04	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,12		3,4		0,06		0,01	
Naftaleen	mg/kg ds	0,02		0,15		< 0,01		< 0,01	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,3	-	**60**	***	0,56	-	0,16	-
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,7		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0		< 2,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	3,4		6,8		3,6		< 1,0	
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0		2,6		< 1,0		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 153	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 180	µg/kg ds	17		26		9,4		< 1,0	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**60**	*	**99**	*	**39**	*	4,9	-
Overige (organische) verbindingen									
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0		47		17		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	9,0		24		19		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	6,0		9,0		9,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	-	**80**	*	**50**	*	< 20	-

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		mm2.5		mm2.6		mm2.7	
Boring		2-04,2-05,2-07,2-08		2-01,2-03,2-04,2-05,2-07		2-01,2-04,2-05,2-08	
Bodemtype		KZ3		ZS1		KZ2	
Zintuiglijk		PU1					
Van (cm-mv)		100		250		200	
Tot (cm-mv)		150		400		300	
Humus (% op ds)		3.9		1.1		1.1	
Lutum (% op ds)		12		2.5		7	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	74,2		78,3		77,8	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	100		45		45	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	-	< 0,2	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	7,5	-	**4,9**	*	6,0	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	22	-	5,4	-	7,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	**0,22**	*	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	mg/kg ds	**110**	*	< 10,0	-	< 10,0	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	20	-	**16**	*	17	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	**140**	*	31	-	32	-
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,21		< 0,01		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,53		0,01		< 0,01	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,61		< 0,01		< 0,01	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,46		< 0,01		< 0,01	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,30		< 0,01		< 0,01	
Chryseen	mg/kg ds	0,48		< 0,01		< 0,01	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,50		0,01		< 0,01	
Fluorantheen	mg/kg ds	1,4		0,03		0,02	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,41		< 0,01		< 0,01	
Naftaleen	mg/kg ds	2,4		0,09		< 0,01	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	**7,3**	*	0,18	-	0,08	-
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	2,7		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	6,6		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	45		1,1		< 1,0	
PCB 118	µg/kg ds	14		< 1,0		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	76		1,8		< 1,0	
PCB 153	µg/kg ds	84		2,1		< 1,0	
PCB 180	µg/kg ds	63		1,6		< 1,0	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**290**	**	**8,7**	*	4,9	-
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	71		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	34		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	**230**	*	< 20	-	< 20	-

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 3: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds)		0.7			0.9			1.1			1.1		
lutum (% op ds)		1.4			1.9			2.5			7		
analysemonsters		mm2.3			mm2.1			mm2.6			mm2.7		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen													
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	49	143	237	52	152	252	80	233	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,38	4,3	8,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,3	29	54	4,5	31	57	6,6	45	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	19	56	92	20	57	93	23	65	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	14	27
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	184	337	32	186	340	35	201	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	12	23	34	13	24	36	17	33	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	59	181	303	61	186	311	74	227	381
PAK													
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen													
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
Overige (organische) verbindingen													
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Tabel 4: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds)		2.2			2.9			3.9			
lutum (% op ds)		14			3.3			12			
analysemonsters		mm2.4			mm2.2			mm2.5			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Metalen											
Barium [Ba]	mg/kg ds	123	358	594	57	166	276	110	322	534	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,42	4,7	9,0	0,37	4,2	8,0	0,43	4,9	9,4	
Kobalt [Co]	mg/kg ds	9,9	67	125	4,9	33	62	8,9	61	113	
Koper [Cu]	mg/kg ds	28	79	130	21	60	99	27	78	130	
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,12	15	30	0,11	13	26	0,12	15	30	
Lood [Pb]	mg/kg ds	39	226	413	33	192	350	39	225	411	
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	24	46	69	13	26	38	22	42	63	
Zink [Zn]	mg/kg ds	95	293	490	64	197	330	92	282	472	
PAK											
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	
Gechloreerde koolwaterstoffen											
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,4	112	220	5,8	148	290	7,8	199	390	
Overige (organische) verbindingen											
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	42	571	1100	55	753	1450	74	1012	1950	

Toelichting bij de tabel:

AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm3.1		mm3.2		mm3.3	
Boring		3-01,3-03,3-05,3-08		3-09,3-12,3-13,3-14		3-07,3-14	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		BE6PU6KG6		PU6	
Van (cm-mv)		0		0		50	
Tot (cm-mv)		50		50		75	
Humus (% op ds)		1.1		1.8		0.7	
Lutum (% op ds)		2.6		3.1		1.3	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	94,3		93,1		95,8	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	41		53		< 20	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	-	0,22	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	2,9	-	3,8	-	1,9	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,2	-	10,0	-	< 5,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,06	-	**0,22**	*	**0,12**	*
Lood [Pb]	mg/kg ds	**35**	*	**89**	*	30	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,4	-	9,1	-	5,0	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	-	**93**	*	33	-
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,02		0,52		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,07		1,0		0,03	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,08		0,89		0,01	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,08		0,60		0,05	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,05		0,46		0,03	
Chryseen	mg/kg ds	0,07		0,80		0,03	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,06		1,7		0,06	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,13		2,1		0,08	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,07		0,53		0,04	
Naftaleen	mg/kg ds	0,09		0,05		0,02	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,72	-	**8,7**	*	0,36	-
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	15		< 1,0		2,7	
PCB 101	µg/kg ds	160		14		22	
PCB 118	µg/kg ds	35		2,8		5,0	
PCB 138	µg/kg ds	300		40		49	
PCB 153	µg/kg ds	310		43		47	
PCB 180	µg/kg ds	230		34		38	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**1000**	***	**130**	**	**160**	**
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	7,0		14		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	13		11		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	8,0		8,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	30	-	30	-	< 20	-

\- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 1.3 mm3.3			1.1 2.6 mm3.1			1.8 3.1 mm3.2		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen										
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	53	154	255	56	163	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,5	31	58	4,8	33	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	20	57	94	20	58	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	13	26
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	186	340	32	188	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	13	24	36	13	25	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	61	187	313	62	191	320
PAK										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
Overige (organische) verbindingen										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**2-06-1**		**2-08-1**	
Boring		2-06		2-08	
Bodemtype		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU2GR1BE1K		PU1KG6BE6	
Van (cm-mv)		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50	
Humus (% op ds)		6.9		1.6	
Lutum (% op ds)		4.2		1	
Bodemkundige analyses					
Droge stof	% w/w	92,9		91,0	
PAK					
Anthraceen	mg/kg ds	0,75		0,21	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	3,1		0,50	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	3,8		0,54	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	2,6		0,45	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	1,8		0,28	
Chryseen	mg/kg ds	2,4		0,43	
Fenanthreen	mg/kg ds	3,4		0,57	
Fluorantheen	mg/kg ds	7,7		1,2	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	2,6		0,40	
Naftaleen	mg/kg ds	0,46		0,03	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	**29**	**	**4,6**	*

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		1.6 1 2-08-1			6.9 4.2 2-06-1				
		AW	T	I	AW	T	I		
PAK Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40		

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**3-01-1**		**3-03-1**		**3-05-1**		**3-08-1**	
Boring		3-01		3-03		3-05		3-08	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1G1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		1.4		0.5		1.1		2	
Lutum (% op ds)		2.4		9		8		2.6	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	92,5		95,3		95,1		92,5	
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		1,8		55	
PCB 101	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		37		560	
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		8,7		130	
PCB 138	µg/kg ds	7,2		1,3		99		1300	
PCB 153	µg/kg ds	5,1		1,6		110		1200	
PCB 180	µg/kg ds	5,0		1,5		79		960	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**20**	*	**7,1**	*	**340**	***	**4300**	***

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.5			1.1			1.4			2		
lutum (% op ds)		9			8			2.4			2.6		
analysemonsters		3-03-1			3-05-1			3-01-1			3-08-1		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Gechloreerde koolwaterstoffen													
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**1-02-1**		**1-04-1**		**1-06-1**		**1-10-1**	
Boring		1-02		1-04		1-06		1-10	
Bodemtype		ZS1		ZS1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		SC6GR6PU1		SC6GR1		SC6GR1PU1		SC6PU2	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.5		0.7		0.7		0.9	
Lutum (% op ds)		10		1.9		1.9		1	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	95,0		96,1		95,5		93,9	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	2,7		< 1,0		3,3		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	29		< 1,0		45		11	
PCB 118	µg/kg ds	6,7		< 1,0		12		2,9	
PCB 138	µg/kg ds	64		4,0		100		49	
PCB 153	µg/kg ds	70		3,9		130		51	
PCB 180	µg/kg ds	54		2,6		110		42	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**230**	***	**13**	*	**400**	***	**160**	**

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		**1-11-1**		**1-12-1**		**1-14-1**		**3-04-2**	
Boring		1-11		1-12		1-14		3-04	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		SC6PU2		SC6PU2GS6		SC6GR1PU2		PU1BE1	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		1		1		1.6		0.7	
Lutum (% op ds)		1.8		2.1		1		1	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	94,4		93,7		92,2		97,5	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	12		< 1,0		4,6		12	
PCB 101	µg/kg ds	130		9,2		45		110	
PCB 118	µg/kg ds	35		< 1,0		16		27	
PCB 138	µg/kg ds	300		35		100		220	
PCB 153	µg/kg ds	320		34		100		230	
PCB 180	µg/kg ds	270		29		82		160	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**1100**	***	**110**	**	**350**	***	**760**	***

tabel 3: Toetstabel grond

Monster		**3-06-2**		**3-07-2**		**3-09-2**		**3-10-2**	
Boring		3-06		3-07		3-09		3-10	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1		ZS1	
Zintuiglijk		PU1BE1		PU1BE1		BE6PU6KG6		BE6PU6KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.9		0.6		0.5		2.6	
Lutum (% op ds)		1.7		1		1		2.7	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	95,7		96,2		97,2		95,6	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	3,1		< 1,0		< 1,0		9,8	
PCB 101	µg/kg ds	56		15		6,2		120	
PCB 118	µg/kg ds	15		3,0		1,4		28	
PCB 138	µg/kg ds	140		39		22		290	
PCB 153	µg/kg ds	140		48		28		280	
PCB 180	µg/kg ds	100		41		23		210	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**460**	***	**150**	**	**82**	*	**930**	***

tabel 4: Toetstabel grond

Monster		**3-11-2**		**3-12-2**		**3-13-2**	
Boring		3-11		3-12		3-13	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1		ZS1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		BE6PU6KG6		BE6PU6KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.9		0.9		3.2	
Lutum (% op ds)		2.3		1		5.6	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	95,3		94,4		92,8	
Overig							
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		25	
Aard artefacten	g						
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	2,4		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	35		11		1,9	
PCB 118	µg/kg ds	8,4		2,3		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	86		38		8,7	
PCB 153	µg/kg ds	92		42		8,3	
PCB 180	µg/kg ds	73		35		8,2	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**300**	***	**130**	**	**29**	*

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 5: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.5			0.5			0.6			0.7			
lutum (% op ds)		1			10			1			1			
analysemonsters		3-09-2			1-02-1			3-07-2			3-04-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	

tabel 6: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.7			0.9			0.9			0.9			
lutum (% op ds)		1.9			1			1.7			2.3			
analysemonsters		1-04-1, 1-06-1			1-10-1, 3-12-2			3-06-2			3-11-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	

tabel 7: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		1			1			1.6			2.6			
lutum (% op ds)		1.8			2.1			1			2.7			
analysemonsters		1-11-1			1-12-1			1-14-1			3-10-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	5,2	133	260	

tabel 8: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		3.2												
lutum (% op ds)		5.6												
analysemonsters		3-13-2												
		AW	T	I										
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	6,4	163	320										

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		1-15-1-1		1-16-1-1	
Datum		17-7-2013		17-7-2013	
pH		7		7,1	
Ec (µS/cm)		357		498	
Filternummer		1		1	
Van (cm-mv)		213		189	
Tot (cm-mv)		313		289	
Metalen					
Barium [Ba]	µg/l	**170**	*	**110**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-	6,0	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-	2,8	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	2,4	-	2,1	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-	**8,0**	*
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-	11	-
Zink [Zn]	µg/l	< 10,0	-	**110**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen					
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		0,22	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		< 0,1	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,14	-	**0,29**	*
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-	0,42	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
Aromatische verbindingen					
Benzeen	µg/l	**0,66**	*	< 0,2	-
Tolueen	µg/l	0,41	-	0,53	-
Ethylbenzeen	µg/l	0,78	-	< 0,2	-
ortho-Xyleen	µg/l	0,17		0,33	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	2,0		0,26	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	**2,1**	*	**0,59**	*
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	**0,24**	*	**0,22**	*
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Overige (organische) verbindingen					
Minerale olie C10 - C12	µg/l	55		< 25	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie (totaal)	µg/l	**75**	*	< 50	-

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		**2-08-1-1**	
Datum		17-7-2013	
pH		7	
Ec (µS/cm)		482	
Filternummer		1	
Van (cm-mv)		199	
Tot (cm-mv)		299	
Metalen			
Barium [Ba]	µg/l	**180**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	< 2,0	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-
Zink [Zn]	µg/l	**92**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen			
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,19	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	**0,26**	*
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
Aromatische verbindingen			
Benzeen	µg/l	< 0,2	-
Tolueen	µg/l	0,42	-
Ethylbenzeen	µg/l	< 0,2	-
ortho-Xyleen	µg/l	< 0,1	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	< 0,2	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,21	-
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	< 0,05	-
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-
Overige (organische) verbindingen			
Minerale olie C10 - C12	µg/l	< 25	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25	
Minerale olie (totaal)	µg/l	< 50	-

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		3-15-1-1		3-16-1-1	
Datum		17-7-2013		17-7-2013	
pH		7,3		6,5	
Ec (µS/cm)		606		602	
Filternummer		1		1	
Van (cm-mv)		160		198	
Tot (cm-mv)		260		298	
Metalen					
Barium [Ba]	µg/l	**110**	*	**180**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-	11	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-	< 2,0	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	3,8	-	2,7	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-	< 2,0	-
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-	8,7	-
Zink [Zn]	µg/l	**91**	*	**150**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen					
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,24		< 40	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		< 40	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	**0,31**	*	56	-
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-	170	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
Aromatische verbindingen					
Benzeen	µg/l	< 0,2	-	**150**	***
Tolueen	µg/l	0,63	-	**2100**	***
Ethylbenzeen	µg/l	< 0,2	-	**2500**	***
ortho-Xyleen	µg/l	0,10		1700	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	0,44		12000	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	**0,54**	*	**13000**	***
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	< 0,05	-	< 20	-
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Overige (organische) verbindingen					
Minerale olie C10 - C12	µg/l	< 25		300	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25		140	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25		120	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25		85	
Minerale olie (totaal)	µg/l	< 50	-	**650**	***

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

bijlage 5:
Toetstabellen grond ‘Rbk-toetsing’

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.1				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,0			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	20	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,1	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	6,3	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	23	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,5	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	40	60	86	310
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,03			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,13			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,13			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,10			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,07			
Chryseen	mg/kg ds		0,09			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,09			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,22			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,09			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,94	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1,3			
PCB 101	µg/kg ds		14			
PCB 118	µg/kg ds		3,2			
PCB 138	µg/kg ds		31			
PCB 153	µg/kg ds		31			
PCB 180	µg/kg ds		21			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	100	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.2				
Humus (% ds)		1,3				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		92,6			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	60	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,28	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,6	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	11	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,23	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	7,2	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	120	60	86	310
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,14			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,50			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,55			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,41			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,29			
Chryseen	mg/kg ds		0,44			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,44			
Fluorantheen	mg/kg ds		1,0			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,41			
Naftaleen	mg/kg ds		0,25			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=WO	4,5	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		11			
PCB 118	µg/kg ds		2,9			
PCB 138	µg/kg ds		39			
PCB 153	µg/kg ds		41			
PCB 180	µg/kg ds		35			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.3				
Humus (% ds)		3,4				
Lutum (% ds)		13				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		80,4			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	110	116	337	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=WO	0,82	0,43	0,86	3,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,5	9,4	22	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	30	28	37	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,50	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	160	39	164	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	23	26	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	260	94	134	484
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,36			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		1,1			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		1,1			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,78			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,57			
Chryseen	mg/kg ds		0,97			
Fenanthreen	mg/kg ds		1,3			
Fluorantheen	mg/kg ds		2,4			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,68			
Naftaleen	mg/kg ds		0,10			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	9,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1,5			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		4,3			
PCB 153	µg/kg ds		4,2			
PCB 180	µg/kg ds		4,4			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	16	6,8	6,8	170
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		6			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		59			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		100			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		64			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	65	65	170

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.1				
Humus (% ds)		0,90				
Lutum (% ds)		1,9				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,5			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	31	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,0	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,11	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	190	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=WO	72	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,05			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,14			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,17			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,27			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,09			
Chryseen	mg/kg ds		0,12			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,10			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,28			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,12			
Naftaleen	mg/kg ds		0,02			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	1,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		3,4			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		19			
PCB 153	µg/kg ds		19			
PCB 180	µg/kg ds		17			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	60	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		9			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		6			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.2				
Humus (% ds)		2,9				
Lutum (% ds)		3,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,2			
OVERIG						
Artefacten	g		29			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	64	57	165	276
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,35	0,37	0,74	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,9	11	62
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	25	21	28	99
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,59	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	210	33	139	350
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,6	13	15	38
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	64	92	330
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		2,9			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		6,3			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		5,8			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		3,4			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		2,8			
Chryseen	mg/kg ds		6,1			
Fenanthreen	mg/kg ds		12			
Fluorantheen	mg/kg ds		18			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		3,4			
Naftaleen	mg/kg ds		0,15			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	>IND	60	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1,7			
PCB 52	µg/kg ds		2,0			
PCB 101	µg/kg ds		6,8			
PCB 118	µg/kg ds		2,6			
PCB 138	µg/kg ds		30			
PCB 153	µg/kg ds		30			
PCB 180	µg/kg ds		26			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	99	5,8	5,8	145
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		47			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		24			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		9			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	80	55	55	145

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,4			
OVERIG						
Artefacten	g		91			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	38	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,8	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	8,2	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	47	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,1	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	51	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,06			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,07			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Chryseen	mg/kg ds		0,05			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,12			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,06			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,56	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		3,6			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		12			
PCB 153	µg/kg ds		12			
PCB 180	µg/kg ds		9,4			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	39	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		17			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		19			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		9			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	50	38	38	100

Tabel 4: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.4				
Humus (% ds)		2,2				
Lutum (% ds)		14				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		78,5			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	67	123	355	594
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,42	0,83	3,0
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	9,9	23	125
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	27	37	130
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	14	39	164	413
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	22	24	27	69
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	46	95	136	490
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,04			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,16	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1			
PCB 153	µg/kg ds		1			
PCB 180	µg/kg ds		1			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,4	4,4	110
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	42	42	110

Tabel 5: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.5				
Humus (% ds)		3,9				
Lutum (% ds)		12				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		74,2			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	100	110	319	534
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,43	0,87	3,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	8,9	21	113
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	22	27	37	130
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,12	0,68	3,9
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	39	163	411
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	20	22	25	63
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	92	131	472
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,21			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,53			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,61			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,46			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,30			
Chryseen	mg/kg ds		0,48			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,50			
Fluorantheen	mg/kg ds		1,4			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,41			
Naftaleen	mg/kg ds		2,4			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	7,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		2,7			
PCB 52	µg/kg ds		6,6			
PCB 101	µg/kg ds		45			
PCB 118	µg/kg ds		14			
PCB 138	µg/kg ds		76			
PCB 153	µg/kg ds		84			
PCB 180	µg/kg ds		63			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	290	7,8	7,8	195
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		71			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		65			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		65			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		34			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	74	74	195

Tabel 6: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.6				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,5				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		78,3			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	52	151	252
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,5	11	57
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	5,4	20	27	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=IND	16	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	31	61	86	311
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,09			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,18	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1,1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1,8			
PCB 153	µg/kg ds		2,1			
PCB 180	µg/kg ds		1,6			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	8,7	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 7: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.7				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		7,0				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		77,8			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	80	231	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,38	0,75	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,0	6,6	15	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	23	31	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,62	3,6
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	35	146	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	17	19	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	32	74	106	381
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,02			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,08	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1			
PCB 153	µg/kg ds		1			
PCB 180	µg/kg ds		1			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.1				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,6				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,3			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	41	53	153	255
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,9	4,5	11	58
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,2	20	27	94
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=AW	0,06	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	35	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,4	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	60	61	87	313
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,07			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,05			
Chryseen	mg/kg ds		0,07			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,13			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,07			
Naftaleen	mg/kg ds		0,09			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,72	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		15			
PCB 101	µg/kg ds		160			
PCB 118	µg/kg ds		35			
PCB 138	µg/kg ds		300			
PCB 153	µg/kg ds		310			
PCB 180	µg/kg ds		230			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	1000	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		7			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		13			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		8			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.2				
Humus (% ds)		1,8				
Lutum (% ds)		3,1				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,1			
OVERIG						
Artefacten	g		24			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	53	56	161	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,22	0,35	0,71	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,8	4,8	11	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	20	27	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	89	32	136	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,1	13	15	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	93	62	89	320
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,52			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		1,0			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,89			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,60			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,46			
Chryseen	mg/kg ds		0,80			
Fenanthreen	mg/kg ds		1,7			
Fluorantheen	mg/kg ds		2,1			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,53			
Naftaleen	mg/kg ds		0,05			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	8,7	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		14			
PCB 118	µg/kg ds		2,8			
PCB 138	µg/kg ds		40			
PCB 153	µg/kg ds		43			
PCB 180	µg/kg ds		34			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		14			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		11			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		8			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		95,8			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	D<=AW	20	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	1,9	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	D<=AW	5	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,12	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	30	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	33	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,03			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,05			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Chryseen	mg/kg ds		0,03			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,08			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,04			
Naftaleen	mg/kg ds		0,02			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,36	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		2,7			
PCB 101	µg/kg ds		22			
PCB 118	µg/kg ds		5,0			
PCB 138	µg/kg ds		49			
PCB 153	µg/kg ds		47			
PCB 180	µg/kg ds		38			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	160	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

bijlage 6:
Berekening saneringscriterium

Rapportage Sanscrit.nl
Instrument ter bepaling van spoedeisendheid van saneren

V. Sanscrit 2.3.0
V. rapport 2.12

Algemeen

Naam dossier: Utrecht Kanaalweg 59
Code: UT/
Beoordelaar: pverschragen@avecodebondt.nl
Datum rapport: donderdag 3 oktober 2013
Type bodemgebruik: huidig

Uitgevoerde beoordelingen:

Stap1: Ernst van de verontreiniging:
Er is sprake van een geval van ernstige verontreiniging als gevolg van:
- Ernstige bodemverontreiniging

	Stap2: Standaardbeoordeling	**Stap 3:** Uitgebreide beoordeling
Humaan	✓	✗
Ecologisch	✓	✗
Verspreiding	✓	–

✓ = voltooid ✗ = niet uitgevoerd – = niet relevant op basis van uitkomst stap 2

Opmerkingen bij dossier:

De gehalten aan PCB's zijn zodanig dat meer dan 25 m3 verontreinigde grond aanwezig is in gehalten boven de interventiewaarde. De omvang is (nog) niet exact in beeld. Desondanks is uitgegaan van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
In het grondwater is in het verleden gesaneerd, waarbij de sanering door het bevoegd gezag is geaccordeerd. Ultgangspunt is derhalve dat geen sprake is van een verontreiniging in het grondwater.
Hoewel in de huidige situatie PCB's in de mogelijke contactzone aanwezig zijn is op de locatie geen sprake van gewassen die voor consumptie worden gebruikt. Er is derhalve geen sprake van gevoelige situaties.
De beoordeling is uitgevoerd voor de functie "ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie." OP de locatie bevindt zich echter geen bebouwing en industrie. De locatie is braakliggend.

Over Sanscrit

Sanscrit 2.0 is een geautomatiseerde versie van het Saneringscriterium. Het Saneringscriterium is beschreven in de Circulaire Bodemsanering 2009 welke op 1 april 2009 in werking is getreden. De applicatie Sanscrit is ontwikkeld in opdracht van het ministerie van I&M.
Met het Saneringscriterium wordt bepaald of sprake is van onaanvaardbare risico's van bodemverontreiniging voor mens, ecosysteem of van verspreiding van verontreiniging in het grondwater. Op basis van de bepaalde risico's wordt vastgesteld of een sanering met spoed dient te worden uitgevoerd.

Uitgangspunten
De sanering dient met spoed te worden uitgevoerd, tenzij op basis van de risicobeoordeling is aangetoond dat de sanering niet met spoed hoeft te worden uitgevoerd.
De werkwijze van het Saneringscriterium geldt voor:

- een geval van ernstige bodemverontreiniging;
- een historische verontreiniging. Voor verontreinigingen die sinds 1987 zijn ontstaan is artikel 13 van de Wbb (zorgplicht) van toepassing;
- huidig en voorgenomen gebruik;
- grond en grondwater. Voor waterbodem is een separate systematiek ontwikkeld, met uitzondering van asbest;
- alle stoffen waarvoor een interventiewaarde is afgeleid, met uitzondering van asbest. Daar asbest heel specifieke chemische en fysische eigenschappen heeft, is voor asbest separaat het 'Milieuhygiënisch saneringscriterium, protocol asbest' ontwikkeld hetgeen ook van toepassing is voor waterbodems. Asbest is dan ook niet opgenomen in het programma Sanscrit.

Eindconclusie

Er is een geval van ernstige verontreiniging, maar de locatie hoeft niet met spoed gesaneerd te worden.

Humane risicobeoordeling - Toetsresultaten

Per stof

Stof	Dosis [mg/kg lg/d]	MTR [mg/kg lg/d]	Risico-Index
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie			
PCB180	3,36e-7	1,00e-5	0,03
PCB153	4,32e-7	1,00e-5	0,04
PCB101	4,44e-7	1,00e-5	0,04
PCB52	7,64e-8	1,00e-5	0,01
PCB118	4,30e-8	1,00e-5	0,00
PCB138	4,55e-7	1,00e-5	0,05

Combinatietoxicologie

Stofgroep	Risico-index
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	
Indicator PCBs	0,18

Hinder - huidcontact

Functie	Sprake van huidcontact?
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	Nee

Toelichting:

Ingevoerd zijn de hoogst gemeten gehalten aan PCB's (resultaten bovengrond van boorpunt 3-08 (PCB-totaal 4.300 µg/kg d.s.)

Toetsing TCL's

Stof	Concentratie binnenlucht [ug/m3]	TCL [ug/m3]
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie		
PCB180	3,34e-3	5,00e-1
PCB153	4,98e-3	5,00e-1
PCB101	5,06e-2	5,00e-1
PCB52	9,80e-3	5,00e-1
PCB118	1,15e-4	5,00e-1
PCB138	7,54e-4	5,00e-1

Uitgebreid overzicht blootstelling

Blootstellingsroute	Relatieve bijdrage [%]
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	
PCB101	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.05
Dermale opname buiten	1.03
Dermale opname tijdens baden	0.15
Ingestie grond	3.39
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.01
Inhalatie van binnenlucht	95.22
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van gronddeeltjes	0.04
Permeatie drinkwater	0.10
PCB118	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.87
Dermale opname tijdens baden	0.43
Ingestie grond	61.87
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.02
Inhalatie van binnenlucht	16.95
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	0.28
PCB138	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.97
Dermale opname tijdens baden	2.86
Ingestie grond	62.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.05
Inhalatie van binnenlucht	11.22
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	3.10
PCB153	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.54
Dermale opname buiten	11.35
Dermale opname tijdens baden	1.12
Ingestie grond	37.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.09
Inhalatie van binnenlucht	48.00
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.42
Permeatie drinkwater	1.28
PCB180	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.59
Dermale opname buiten	12.43
Dermale opname tijdens baden	0.54
Ingestie grond	40.75
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.08
Inhalatie van binnenlucht	44.10
Inhalatie van buitenlucht	0.00

Inhalatie van gronddeeltjes	0.45
Permeatie drinkwater	1.07
PCB52	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.03
Dermale opname buiten	0.53
Dermale opname tijdens baden	0.88
Ingestie grond	1.74
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.04
Inhalatie van binnenlucht	96.40
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van gronddeeltjes	0.02
Permeatie drinkwater	0.35

Humane risico's - invoergegevens

	C-totaal [mg/kg]			C-grondwater [ug/l]	
Stof	**Geheel**	**Bebouwd**	**Bebouwd**	**Onbebouwd**	**Onbebouwd**
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie					
PCB153	1,20				
PCB101	5,60e-1				
PCB52	5,50e-2				
PCB118	1,30e-1				
PCB138	1,30				
PCB180	9,60e-1				

Parameters

	Berekening		Diepte verontreiniging [m]	
Functie	**blootstelling lood:**	**OS [%]**	**t.o.v. kruipruimte**	**t.o.v. maaiveld**
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industr	Als kind	2,00	0,10	0,50

Ecologische risicobeoordeling - standaard

De verontreiniging bevindt zich geheel of ten dele in de bovenste meter van de onbedekte bodem en/of er is sprake van gewassen wortelend in verontreinigde bodem dieper dan één meter.

Ecologisch toetsniveau: **Relatief ongevoelig**

Contour	Ingevoerd [m2]	Criterium [m2]	Overschrijding
TD>25%	0	50000	Nee
TD>65%	0	5000	Nee

Risicobeoordeling verspreiding - standaard

Onderdeel	Uitkomst
Liggen er kwetsbare objecten binnen het bodemvolume dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour en/of zal dit binnen enkele jaren het geval zijn?	Nee
Is er een drijflaag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er een zaklaag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er sprake van een bodemvolume groter dan 6.000 m3 dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour in het grondwater?	Nee

Toelichting:

Er is geen sprake van grondwater verontreinigd in gehalten boven de interventiewaarden.

Berekening acute toxische druk stap 2 Sanscrit - bodemmonsters

Let op: gebruik in deze spreadsheet uitsluitend de functies kopiëren en plakken, NOOIT knippen en plakken

		Monster 1	Monster 2	Monster 3	Monster 4	Monster 5	Monster 6	Monster 7	Monster 8	Monster 9	Monster 10	Monster 11	Monster 12	Monster 13	Monster 14	Monster 15
	Resultaat msPAF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Naam monster (optioneel):	3-05-1	1-02-1	1-11-1	3-08-1	3-04-2	3-10-2	3-06-2	3-09-2	3-07-2	1-06-1	1-10-1	1-12-1	1-14-1	3-11-2	3-12-2
	Organisch stof [%]	1,1	0,5	1,8	2	0,7	2,6	0,9	0,5	0,6	0,7	0,9	1	1,6	0,9	0,9
	Lutum [%]	8	10	1	2,6	1	2,7	1,7	1	1	1,9	1	2,1	1	2,3	1
Middenniveau [mg/kg]	Stof	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]
	PCB's															
3,58E+02	PCB28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0001	0	0
4,06E+02	PCB52	0,0018	0,0027	0,012	0,055	0,012	0,0098	0,0031	0	0,0031	0,0033	0	0	0,0046	0,0024	0
4,98E+02	PCB101	0,037	0,029	0,13	0,56	0,11	0,12	0,056	0,0062	0,056	0,045	0,011	0,0092	0,045	0,035	0,011
1,11E+01	PCB118	0,0087	0,0067	0,035	0,13	0,027	0,028	0,015	0,0014	0,015	0,012	0,0029	0	0,016	0,0084	0,0023
4,91E+02	PCB138	0,099	0,064	0,3	1,3	0,22	0,29	0,14	0,022	0,14	0,1	0,049	0,035	0,1	0,086	0,038
3,03E+02	PCB153	0,11	0,07	0,32	1,2	0,23	0,28	0,14	0,028	0,14	0,13	0,051	0,034	0,1	0,092	0,042
5,38E+02	PCB180	0,079	0,054	0,27	0,96	0,16	0,21	0,1	0,023	0,1	0,11	0,042	0,029	0,082	0,073	0,035
1,36E+00	PCB 77															
3,24E+00	PCB 105															
2,98E-01	PCB 126															

bijlage 7:
Kwaliteitsborging

Kwaliteitsborging

Erkenningen Kwalibo

De veldwerkzaamheden worden uitgevoerd conform de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit. Hoofdstuk 2 van dit besluit beschrijft de kwaliteitsborging in het bodembeheer, ook wel bekend als Kwalibo. Het onderdeel Kwalibo geeft regels voor de uitvoering van werkzaamheden in de (water)bodemsector en stelt eisen aan de uitvoerders en de bodemintermediairs.

Bodemintermediairs mogen alleen onder Kwalibo werkzaamheden verrichten als zij daarvoor zijn erkend. Agentschap NL beheert de erkenningen. Een erkenning is een beschikking, afgegeven in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, waarin staat dat de bodemintermediair voldoet aan de gestelde voorwaarden. Bevoegd gezag mag alleen gegevens accepteren van een erkende intermediair.

De kwaliteitseisen zijn vastgelegd in beoordelingsrichtlijnen, protocollen en andere documenten. Daarin is beschreven hoe een bodemintermediair bepaalde werkzaamheden moet uitvoeren. Aveco de Bondt borgt dat de veldwerkzaamheden, monsterneming en/of milieukundige begeleiding worden uitgevoerd door of onder directe leiding van een erkend medewerker conform onze procescertificaten:

- Monsterneming voor partijkeuringen. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 1000 “Monsterneming voor partijkeuringen”.
- Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 2000 “Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek”.
- Milieukundige begeleiding van (water)bodemsaneringen en nazorg.
  Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 6000 “Milieukundige begeleiding en evaluatie van bodemsanering”.

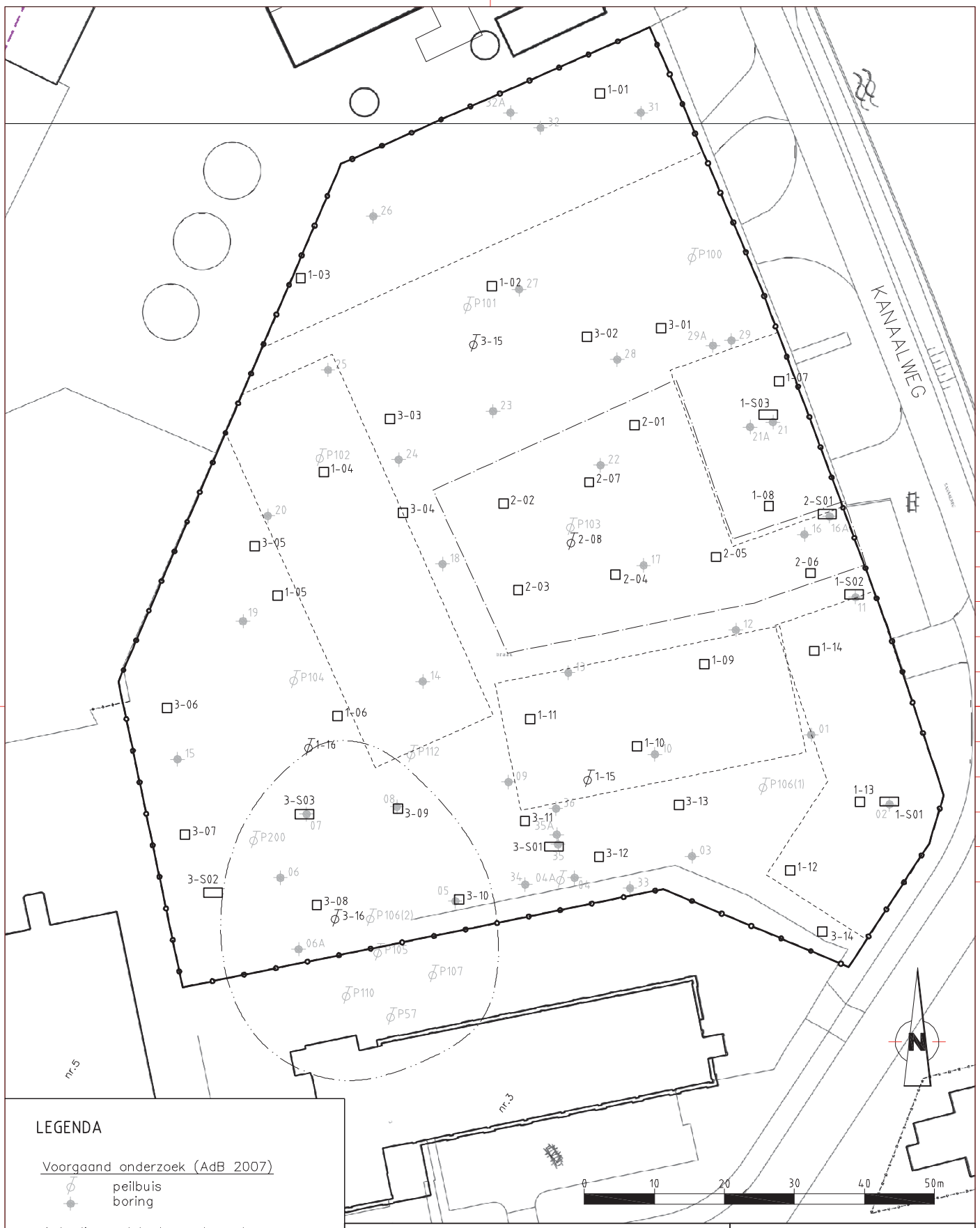
De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. Als postadres geldt postbus 202 te Rijssen. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd.

Functiescheiding (integriteit)

Bodemintermediairs moeten onafhankelijk zijn van hun opdrachtgevers om hun integriteit te borgen. Dit moet voorkomen dat eigenaren van bijvoorbeeld verontreinigde locaties of initiatiefnemers tot bijvoorbeeld een bodemsanering op een ongewenste wijze de bodemintermediairs beïnvloeden. De eis van verplichte functiescheiding betreft alleen de relatie opdrachtgever (indien eigenaar) versus bodemintermediair.

Functiescheiding is verplicht voor de onder de voornoemde procescertificaten uit te voeren zogeheten kritische functies. Conform de daartoe in het kwaliteitssysteem van Aveco de Bondt bv opgenomen procedure wordt bij iedere (potentiële) opdracht voor de uitvoering van één van deze kritische functies, gecontroleerd of van functiescheiding sprake is. In onze offertes en rapportages wordt het resultaat van deze toets weergegeven.

tekening 1:
Overzicht locatie met monsterpunten



LEGENDA

Voorgaand onderzoek (AdB 2007)
- peilbuis
- boring

Actualiserend bodemonderzoek
- peilbuis
- proefgat/boring
- proefsleuf

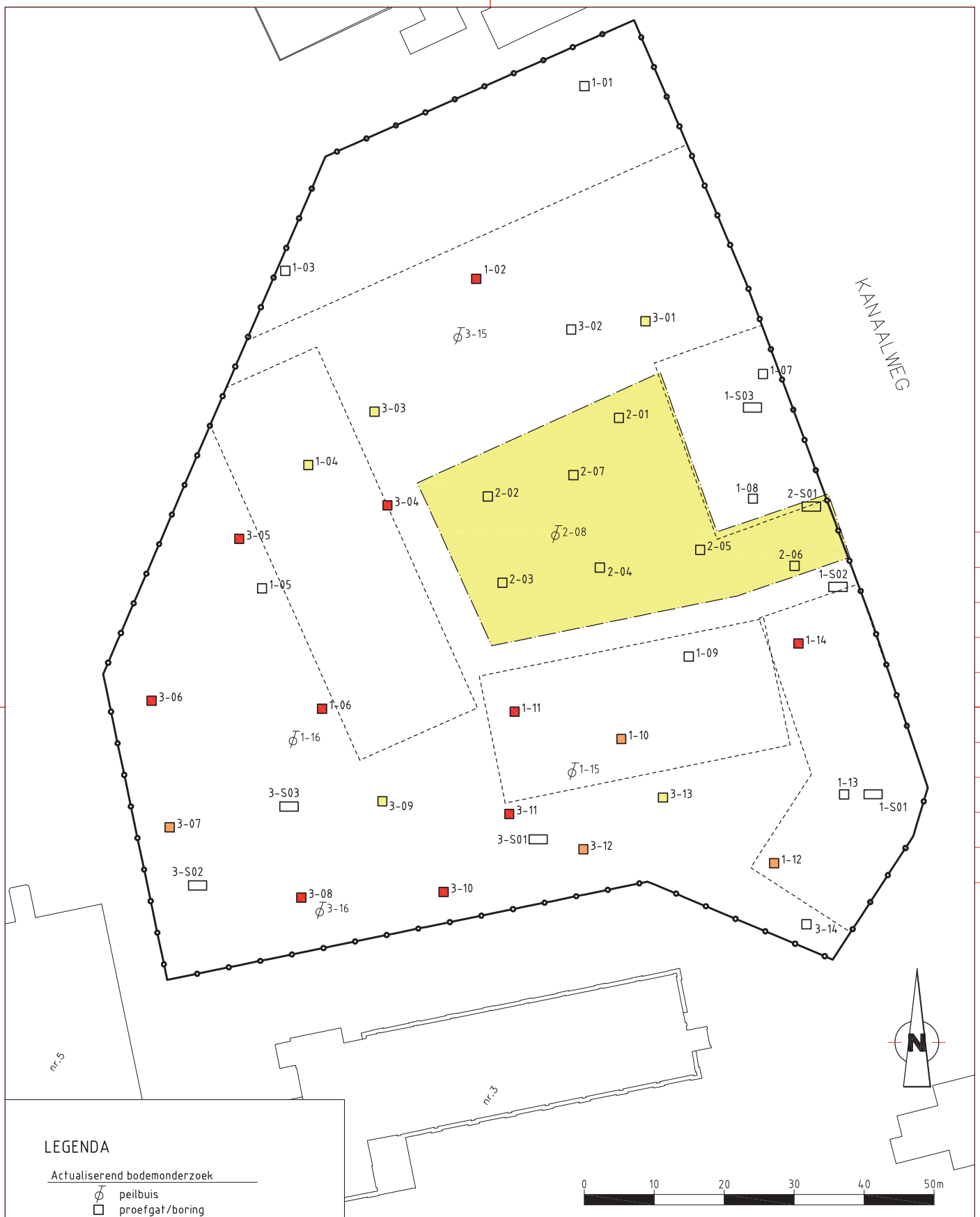
- onderzoekslocatie
- Onderdeel 1: Bouwprojecties
- Onderdeel 2: Haven
- verontreinigingscontour Koningin Wilhelminalaan 3

projekt	Kanaalweg 59 te Utrecht
onderdeel	Actualiserend bodemonderzoek - - -
werknummer	13102501

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf
Reggesingel 2
Postbus 202
7460 AE Rijssen
T +31 (0)548 51 52 00
F +31 (0)548 51 85 65
E rijssen@avecodebondt.nl

	getekend	gecontroleerd	gezien	blad	1 van 1	formaat	A3
naam	MMK	AVM	PVN	versie	01		
dat./par.	09-07-2013	09-07-2013	09-07-2013	bestandsnaam	13102501	schaal	1:500

tekening 2:
Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond



LEGENDA

Actualiserend bodemonderzoek

- peilbuis
- proefgat/boring
- proefsleuf

- onderzoekslocatie
- onderdeel 1: Bouwprojecties
- onderdeel 2: Haven

Overschrijding PCB in grond

- <AW
- >AW
- >T
- >I

- >AW (MM2.1 en MM2.2)

projekt	Kanaalweg 59 te Utrecht
onderdeel	Actualiserend bodemonderzoek Verontreinigingssituatie som-PCB Bovengrond (0,0 - 0,5 m-mv) -
werknummer	13102501

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf
Reggesingel 2
Postbus 202
7460 AE Rijssen
T +31 (0)548 51 52 00
F +31 (0)548 51 85 65
E rijssen@avecodebondt.nl

	getekend	gecontroleerd	gezien	blad	1 van 1	formaat	A3
naam	MMK	AVM	PVN	versie	01	schaal	1:500
dat./par.	01-10-2013	01-10-2013	01-10-2013	bestandsnaam	13102501_V2		

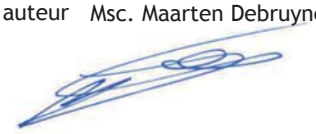
Bijlage 9 Flora en fauna

Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres	Stationsweg 3
postbus	223
postcode	3970 AE Driebergen
telefoon	(0)343 52 31 00
telefax	(0)343 52 31 96
e-mail	info@avecodebondt.nl
internet	www.avecodebondt.nl

Kondor Wessels Projecten
Postbus 370
7460 AJ Rijssen ZJ Buren
De heer C. Duchateau

projectnaam	Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht
projectnummer	131546
projectleider	Maarten Debruyne
referentie	MDE/131546/001
opdrachtgever	Kondor Wessels Projecten
postadres	Postbus 370 7460 AJ Rijssen
contactpersoon	De heer C. Duchateau
status	Definitief
versie	1.0
aantal pagina's	16
datum	16 juli 2013
auteur	Msc. Maarten Debruyne
paraaf	
gecontroleerd	Ing. Edwin Bouwmeester
	

1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel 3
1.3 Indeling van de rapportage 3
2 FLORA- EN FAUNAWET 4
3 HET PLANGEBIED 5
3.1 Ligging van het plangebied 5
3.2 Informatie locatiebezoek 5
3.3 Aanwezige elementen 5
3.4 Omschrijving van de ingreep 6
3.5 Beschermde gebieden 6
4 BESCHERMDE FLORA EN FAUNA 7
4.1 Onderzoeksmethoden 7
4.2 Resultaten 7
4.2.1 Vaatplanten 7
4.2.2 Broed- en watervogels 7
4.2.3 Grondgebonden zoogdieren 7
4.2.4 Overige soorten 8
4.2.5 Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving 8
4.2.6 Overige ongewervelde soorten 8
5 EFFECTEN 9
5.1 Vaatplanten 9
5.2 Vogels 9
5.3 Grondgebonden zoogdieren 9
5.3.1 Vleermuizen 10
5.4 Overige soorten 10
5.5 Gebiedenbescherming 10
5.6 Overige ongewervelde soorten 10
6 CONCLUSIE 11
7 BRONNENLIJST 13
7.1 Literatuurlijst 13
7.2 Websites 13
BIJLAGEN 14

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op verzoek van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.
De aanleiding van de uitgevoerde quickscan vormt het voornemen om op de locatie woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven) te realiseren. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt, deze quickscan is echter gedateerd en dient geactualiseerd te worden.

Volgens nationale en internationale regelgeving is het verplicht om, voordat de ingreep plaatsvindt onderzoek te doen naar het eventuele voorkomen van beschermde flora en fauna. Om dergelijk soortgericht veldonderzoek goed te kunnen plannen en uitvoeren is het noodzakelijk te weten welke flora en fauna (potentieel) voorkomen in het plangebied.
Naast het effect op beschermde soorten kan het nodig zijn om onderzoek te verrichten naar de eventuele negatieve effecten van de ingreep op de kwaliteit van beschermde gebieden in de omgeving.

1.2 Doel

Op basis van de Flora- en faunawet heeft de initiatiefnemer een onderzoeksplicht. Het doel van de quickscan flora en fauna is meerledig;

- onderzoek naar beschermde flora en fauna;
- vaststellen wat de effecten van het initiatief zijn op beschermde flora en fauna;
- indien als gevolg van het initiatief negatieve effecten op beschermde flora en fauna te verwachten zijn, dient te worden bepaald of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet benodigd is;
- vaststellen of er nader onderzoek naar flora en fauna plaats moet vinden;
- vaststellen of er nader onderzoek gedaan moet worden naar de effecten op beschermde gebieden;

1.3 Indeling van de rapportage

De quickscan flora en fauna bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 is de Flora- en faunawet omschreven. De relevante regelgeving vormt het beoordelingskader waarbinnen de effecten van de ruimtelijke ingreep op de mogelijk aanwezige te beschermen flora en fauna worden getoetst. Hoofdstuk 3 beschrijft het project en de ligging van het plangebied. Hoofdstuk 4 bestaat uit de onderzoeksmethode van het archief- en veldonderzoek met de resultaten. In hoofdstuk 5 worden de effecten beschreven. De conclusies zijn weergegeven in hoofdstuk 6.

2 FLORA- EN FAUNAWET

De Flora- en faunawet beoogt de bescherming van in het wild levende planten en dieren, alsmede hun directe leefomgeving. Dit gebeurt onder meer door middel van:

- een algemene zorgplicht;
- enkele verbodsbepalingen.

Algemene zorgplicht

De Flora- en faunawet gaat uit van de 'algemene zorgplicht' (artikel 2). Deze zorgplicht bestaat uit bewust omgaan met soorten en een onderzoeksplicht.

Verbodsbepalingen

Op grond van de Flora- en faunawet (artikelen 8 tot en met 12)[1] is het verboden planten behorende tot een beschermde inheemse plantensoort te beschadigen. Beschermde inheemse dieren mogen niet worden gedood, verstoord, verwond, gevangen en bemachtigd.

Op 23 februari 2005 is het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet in werking getreden. De beschermde flora en fauna zijn onderverdeeld in drie tabellen overeenkomstig de brochure "Buiten aan het werk" van het toenmalige ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (nu Economische zaken, Landbouw en Innovatie of EL&I). Tabel 1 soorten zijn vrijgesteld bij ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer. Tabel 2 soorten zijn niet zondermeer vrijgesteld en tabel 3 soorten zoals rugstreeppad, is een uitgebreide toets nodig als overtreding van artikel 8 tot en met 12 niet kan worden voorkomen.

Vogels

Vogelsoorten zijn niet in de tabellen opgenomen. Alle broedvogels in Nederland zijn beschermd. De nesten en de directe omgeving zijn tijdens het broedseizoen beschermd. Nesten van sommige vogelsoorten zijn jaarrond, dus ook buiten het broedseizoen, beschermd.

- [1]Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
- Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
- Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
- Artikel 11. Het is verboden nesten, holen of andere voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
- Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

3 HET PLANGEBIED

3.1 Ligging van het plangebied

De onderzoekslocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De XY-coördinaten van de onderzoekslocatie, waarvan de topografische ligging is aangegeven in bijlage 1, zijn: X = 135,85 en Y = 454,40. In bijlage 2 is een kadastrale kaart opgenomen met de grenzen van de onderzoekslocatie.
Het onderzochte perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, nummers 832 en 834 en heeft een totale oppervlakte van circa 1,1 hectare. De onderzoekslocatie ligt op een bedrijventerrein. Noordoostelijk bevinden zich de Kanaalweg en het Merwedekanaal. Ten zuiden van de locatie bevindt zich een kantoorgebouw en ten noorden en noordwesten een voormalig defensie terrein en een hulpwarmtecentrale. Voorheen was de locatie in gebruik als een verf- en lakfabriek en voor de inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval. Nadien zijn de gebouwen gesloopt en is het terrein in gebruik geweest door zogenaamde ‘stadsnomaden’. Momenteel is de locatie braakliggend.

3.2 Informatie locatiebezoek

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013.
Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen.
Tijdens het locatiebezoek zijn enkele foto’s gemaakt. Deze foto’s zijn opgenomen in bijlage 1.
Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend.
De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.
Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn.
Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.
In 2008 is door Aveco de Bondt een bomenplan opgesteld (Boombehandelingsplan Kanaalweg – Utrecht). Er zullen verschillende bomen gekapt moeten worden t.b.v. de werkzaamheden.
Tijdens het locatie bezoek zijn meer bomen aangetroffen die vergunningsplichtig kunnen zijn dan staan aangegeven in het bomenplan uit 2008. Om hier een duidelijk beeld van te krijgen dient een update van het bomen plan te worden uitgevoerd.

3.3 Aanwezige elementen

Binnen het plangebied zijn de volgende elementen aanwezig:

- Bomen
- Struiken

3.4 Omschrijving van de ingreep

De initiatiefnemer is voornemens om in het plangebied volgende werkzaamheden uit te voeren:

- Klepelen;
- Kappen bomen (afhankelijk van het inrichtingsplan wordt de hoeveelheid te kappen bomen nader bepaald);
- Nieuwbouw.

De Flora- en faunawet hanteert een aantal belangen waaronder een ingreep kan vallen.
Onderhavige ingreep valt onder het volgende belang:
j. de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

3.5 Beschermde gebieden

Binnen een straal van 2 kilometer rondom de onderzoekslocatie liggen geen speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet.

4 BESCHERMDE FLORA EN FAUNA

4.1 Onderzoeksmethoden

Op grond van de aanwezige ecotopen is naar aanleiding van het veldbezoek een inschatting gemaakt van de beschermde flora en fauna die mogelijk in het plangebied voorkomen. Omdat onderhavige activiteit in de categorie ruimtelijke ordening valt, wordt in dit hoofdstuk van soorten uit Tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet een beoordeling gemaakt. Voor soorten uit Tabel 1 geldt een algehele vrijstelling, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de zorgplicht.

4.2 Resultaten

4.2.1 Vaatplanten

Tijdens het locatiebezoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet.

In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat er mogelijk Hondskruid en Wilde marjolein (beide tabel 2) in de berm langs het Merwedekanaal kan voorkomen. Deze soorten zijn niet aangetroffen tijdens het locatiebezoek.

4.2.2 Broed- en watervogels

Op de locatie zijn enkele vogelsoorten aangetroffen, zoals de Merel, Kraai en Houtduif. Jaarrond beschermde nesten zijn niet waargenomen tijdens het veldbezoek. In de bomen zijn ook geen sporen van broedende vogels waargenomen.
Maatregelen zijn aan de orde als tijdens ruimtelijke ingrepen vogels aanwezig zijn op de locatie. Met de voorgenomen ingrepen kunnen namelijk de artikelen 10 (opzettelijk verontrusten) en 11 (verstoren van vaste rust- en verblijfsplaatsen) van de Flora- en faunawet overtreden worden. Op grond van artikel 75 een kan alleen voor artikel 10 ontheffing worden verkregen, waarbij de aanvraag wordt onderworpen aan een uitgebreide toets. Voor het verstoren of verontrusten van broedende vogels (artikel 11) kan geen ontheffing verleend worden. Werkzaamheden moeten daarom altijd buiten het broedseizoen (half maart tot half juli) worden uitgevoerd.

4.2.3 Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn geen vleermuizen aangetroffen. Het voorkomen van vleermuizen op de projectlocatie kan echter niet worden uitgesloten. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun

Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat de meervleermuis en de watervleermuis het Merwedekanaal mogelijk gebruikt als foerageergebied. De bomenrij langs het kanaal kan ook mogelijk gebruikt worden door vleermuizen voor navigatie of voor foerageermogelijkheid. In de bomen zijn geen holen of spleten waargenomen die geschikt zijn als verblijfplaats voor de vleermuis.
Tijdens het locatiebezoek zijn enkele Konijnen aangetroffen. Kenmerken of sporen van overige zoogdierensoorten zijn niet waargenomen.

4.2.4 Overige soorten

Door de aanwezigheid van oppervlaktewater (Merwedekanaal) kan sprake zijn van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen. Het voorkomen van beschermde soorten uit deze soortgroepen is tijdens het locatiebezoek niet geverifieerd. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun a Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt rivierdonderpad als een mogelijke soort in het Merwedekanaal aangeduid.

Sporen of kenmerken van overige beschermde of rode-lijstsoorten uit de overige soortgroepen van tabel 1 zijn niet waargenomen en worden niet verwacht op de locatie. Maatregelen ten aanzien van overige soorten worden derhalve niet nodig geacht.

4.2.5 Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving

Onderhavige onderzoekslocatie is niet aangewezen als een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Ook bevinden zich binnen een straal van 2 kilometer geen beschermde natuurgebieden.

4.2.6 Overige ongewervelde soorten

Beschermde insecten, slakken en weekdieren worden gezien het biotoop niet verwacht.

5 EFFECTEN

Op grond van de resultaten van het veldbezoek en het literatuuronderzoek en de te verwachten effecten van de ingreep is een toetsing aan de Flora- en faunawet uitgevoerd. Uit deze toetsing volgt welke negatieve effecten verwacht kunnen worden en welke soorten daarbij betrokken zijn. Ook geeft de toetsing aan of aanvullend onderzoek dan wel een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is vereist. Voorts is onderzocht of negatieve effecten op beschermde gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten of dat hier nog aanvullend onderzoek voor nodig is.

5.1 Vaatplanten

Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Voor de eventuele verwijdering van op de locatie aanwezige bomen is een kapvergunning benodigd. In de kapvergunning kunnen compenserende maatregelen zijn opgenomen zoals bijvoorbeeld de herplant van bomen elders op de locatie.

Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

5.2 Vogels

Werkzaamheden die uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen kunnen leiden tot verstoring van broedgevallen van algemene vogelsoorten uit met name het stedelijk gebied. Omdat alle vogels tijdens het broeden beschermd zijn, kunnen werkzaamheden tijdens het broedseizoen leiden tot een overtreding van de Flora- en faunawet.
Hoewel momenteel geen nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van (jaarrond beschermde) nesten. Deze kans is echter bijzonder klein aangezien bijna alle vogels in deze tijd van het jaar de bouw van hun nest reeds hebben afgerond. De bomen die gekapt moeten worden kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Hoewel de kans klein is, kan dan wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

5.3 Grondgebonden zoogdieren

Omdat beschermde zoogdieren kunnen worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten. Het Konijn betreft geen

beschermde soort. Ten aanzien van de bovengenoemde zoogdieren zijn derhalve geen maatregelen nodig in verband met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Er geldt wel te allen tijde een algemene zorgplicht.

5.3.1 Vleermuizen

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.
Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.
Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden.
Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

5.4 Overige soorten

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.
Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

5.5 Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.
Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

5.6 Overige ongewervelde soorten

Omdat de aanwezigheid van overige strikter beschermde ongewervelde soorten kan worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten.

6 CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een jachthaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen derhalve nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

Vaatplanten
Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

Vogelsoorten
Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

Zoogdieren
Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen.
Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.
Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.
Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.
Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden.
Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

Overige soorten

Ten behoeve van de aanleg van de jachthaven zal een doorbraak in het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen.

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.

Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

Planning en voortgang

De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe. De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten.

Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kan s op vertraging geminimaliseerd.

Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

7 BRONNENLIJST

7.1 Literatuurlijst

Bureau Waardenburg. Beschermde flora en fauna Utrecht, 2010.
Aveco de Bondt. Quickscan flora en fauna Kanaalweg 59 te Utrecht, 2006.

7.2 Websites

www.quickscanhulp.nl
www.ravon.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/elenil
www.soortenbank.nl
www.sovon.nl
www.telmee.nl
www.vlinderstichting.nl
www.waarneming.nl
www.zoogdiervereniging.nl
www.google.nl
www.synbiosis.alterra.nl

- Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen (2011). "Soortenstandaard rugstreeppad"
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2005)."Buiten aan het werk? Houd tijdig rekening met beschermde dieren en planten!"
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2009). "Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen

BIJLAGEN

Bijlage 1. Foto's locatiebezoek



Foto 1: Sporen van een Konijn.



Foto 2: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

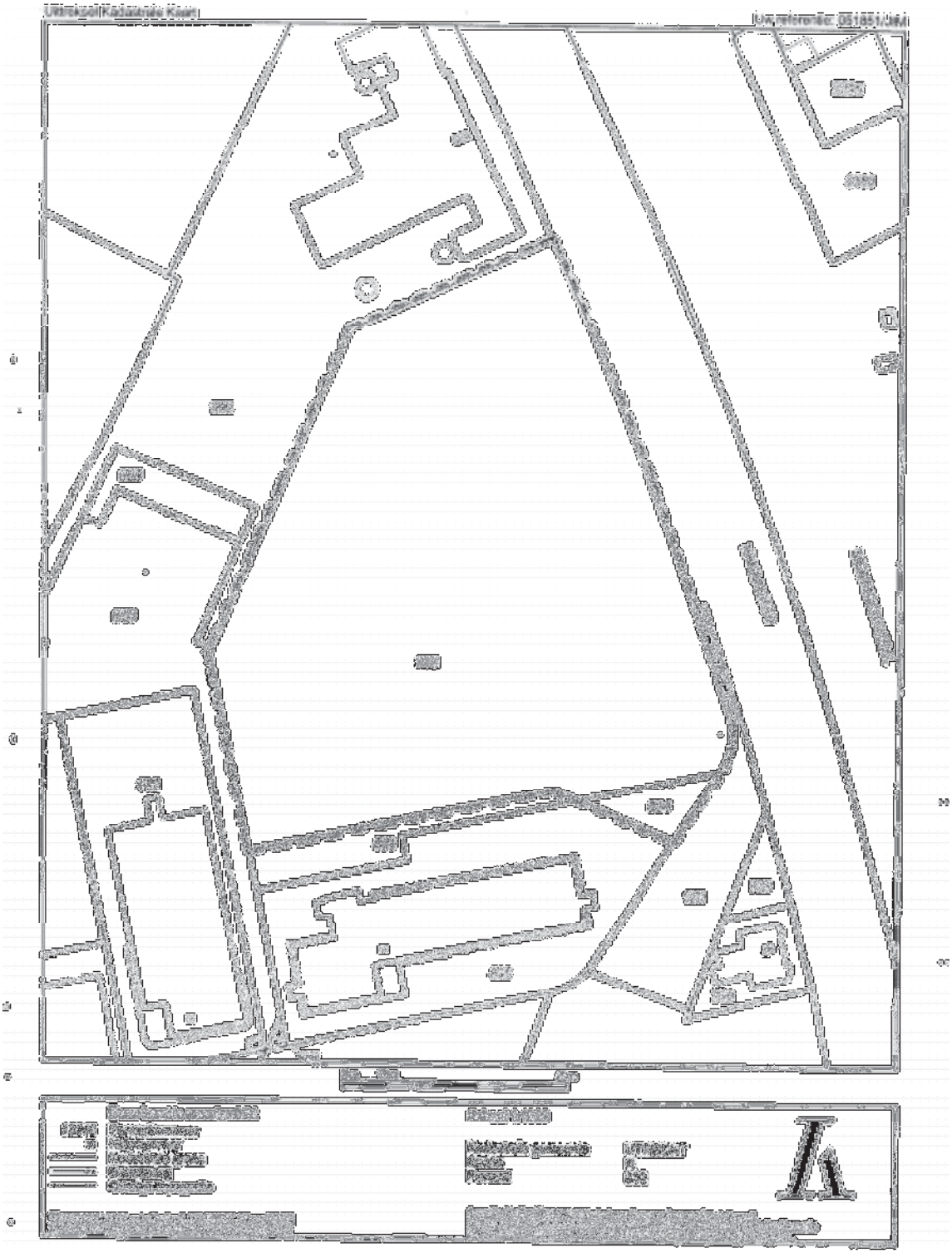


Foto 3: De dichte begroeiingen met bomen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.



Foto 4: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

Bijlage 1. Kadastrale kaart met grenzen onderzoekslocatie.



Bijlage 10 Bomeninventarisatie

Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

Ter attentie van	Cyrille Duchateau
Datum	26 juli 2013
Projectnummer	131483
Onderwerp	Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

Aanleiding

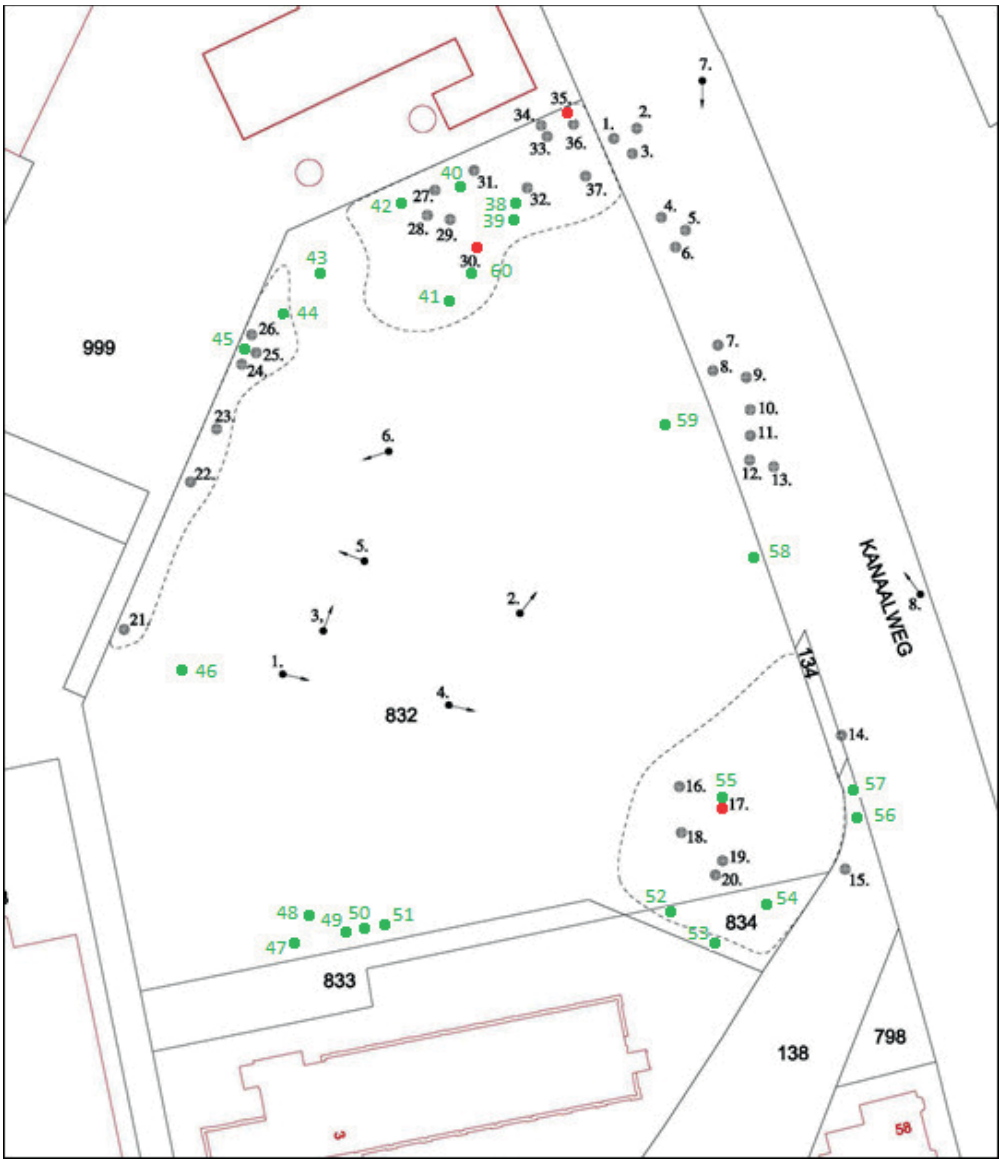
Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie dienen geïnventariseerd te worden om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en kapvergunning plichtig zijn. Ten behoeve van de geplande werkzaamheden, de realisatie van woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven), dienen verschillende bomen gekapt te worden. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt en in 2007 is door Aveco de Bondt een bomeninventarisatie uitgevoerd. Beide rapportages zijn echter gedateerd en dienen geactualiseerd te worden. De quickscan is op 16 juli 2013 opnieuw uitgevoerd en hier heeft u reeds een rapportage van ontvangen.
In de rapportage, Boombehandelingsplan Kanaalweg – Utrecht uit 2008, is de bomeninventarisatie samengevoegd met een voorstel voor het inrichten van het openbaar gebied als onderdeel van het onderhavig plan. In het boombehandelingsplan is tevens aangegeven welke bomen in de toekomstige situatie worden behouden en zich ter plaatse van het plangebied zullen bevinden. Deze situatie is ondertussen gewijzigd.
In de bomeninventarisatie zijn alleen bomen met een diameter >15 cm geïnventariseerd en overige begroeiingen met een diameter <15 cm zijn beschouwd als natuurlijke opslag. Daarom kunnen bomen die destijds niet zijn meegenomen in de inventarisatie ondertussen zijn gegroeid tot een vergunningsplichtige omvang. Derhalve wordt nu een nieuwe inventarisatie gemaakt aan de hand van de beschikbare gegevens uit 2008.

Kapverordening

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

Bomeninventarisatie

Op donderdag 25 juli 2013 is een bomeninventarisatie uitgevoerd door Aveco de Bondt op de planlocatie. Hieronder is de tekening opgenomen uit het boombehandelingsplan uit 2008 met daarop ingetekend de locatie van de bomen in het plangebied uit 2008. In de lijst op de volgende pagina staan de betreffende bomen omschreven, corresponderend met het nummer op de kaart. Op de kaart is in rood en groen aangegeven hoe de situatie uit 2008 eventueel is gewijzigd.



Figuur 1. Bomeninventarisatie uit 2008 aangevuld met nieuwe bomennummers. (groen betreft nieuwe bomen, rood betreft bomen die niet meer zijn aangetroffen).

Nummer	Soort	Wetenschappelijke naam
1	Gewone es	Fraxinus excelsior
2	Gewone es	Fraxinus excelsior
3	Gewone es	Fraxinus excelsior
4	Canadese populier	Populus x canadensis
5	Canadese populier	Populus x canadensis
6	Canadese populier	Populus x canadensis
7	Canadese populier	Populus x canadensis
8	Canadese populier	Populus x canadensis
9	Canadese populier	Populus x canadensis
10	Canadese populier	Populus x canadensis
11	Canadese populier	Populus x canadensis
12	Canadese populier	Populus x canadensis
13	Canadese populier	Populus x canadensis
14	Canadese populier	Populus x canadensis
15	Gewone es	Fraxinus excelsior
16	Wilg	Salix
17	Wilg	Salix
18	Wilg	Salix
19	Wilg	Salix
20	Wilg	Salix
21	Acacia	Robinia pseudoacacia
22	Canadese populier	Populus x canadensis
23	Canadese populier	Populus x canadensis
24	Canadese populier	Populus x canadensis
25	Canadese populier	Populus x canadensis
26	Canadese populier	Populus x canadensis
27	Canadese populier	Populus x canadensis
28	Wilg	Salix
29	Wilg	Salix
30	Wilg	Salix
31	Canadese populier	Populus x canadensis
32	Wilg	Salix
33	Canadese populier	Populus x canadensis
34	Canadese populier	Populus x canadensis
35	Canadese populier	Populus x canadensis
36	Canadese populier	Populus x canadensis
37	Canadese populier	Populus x canadensis
38	Canadese populier	Populus x canadensis
39	Canadese populier	Populus x canadensis
40	Acacia	Robinia pseudoacacia
41	Wilg	Salix
42	Canadese populier	Populus x canadensis
43	Wilg	Salix
44	Canadese populier	Populus x canadensis
45	Canadese populier	Populus x canadensis
46	Wilg	Salix
47	Wilg	Salix
48	Canadese populier	Populus x canadensis
49	Wilg	Salix
50	Wilg	Salix
51	Wilg	Salix
52	Populier	populus spec
53	Wilg	Salix
54	Populier	populus spec
55	Canadese populier	Populus x canadensis
56	Gewone es	Fraxinus excelsior
57	Gewone es	Fraxinus excelsior
58	Canadese populier	Populus x canadensis
59	Canadese populier	Populus x canadensis
60	Wilg	Salix

Tabel 1. Bomenlijst met corresponderende nummers uit figuur 1.

Conclusie

De situatie uit 2008 is gewijzigd. Er zijn meer bomen aangetroffen waarvoor een vergunning aangevraagd dient te worden volgens de gemeentelijke kapverordening indien deze worden gekapt. Het betreft dezelfde soorten bomen als die er al staan. De natuurlijke opslag op het terrein is niet vergunningsplichtig en kan zonder probleem verwijderd worden.

Bijlage 11 Waterparagraaf

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Rapport

Waterparagraaf
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon +31 (0) 548 51 52 00
telefax + 31 (0) 548 51 85 65
e-mail rijssen@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Waterparagraaf Kanaalweg 59 te Utrecht
projectnummer 13.1025
kenmerk JHS/131025

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten
postadres Postbus 370
7460 AJ Rijssen
contactpersoon de heer C. Duchateau

status Definitief
versie 02

datum 16 juni 2014

auteur J.W. Hendriks

paraaf 
gecontroleerd B.J.M. Beernink

SAMENVATTING

Achtergrond

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

Het plangebied waar onderhavige watertoets voor is uitgevoerd bevindt zich in de bebouwde kom van Utrecht. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569 en heeft een totale oppervlakte van circa 1 ha. Het maaiveld bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m.

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De grondwaterstand bevindt zich op een diepte van circa 1,9 m minus maaiveld.

Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak (3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd.

Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 4

2 LOCATIEGEGEVENS 5

2.1 Begrenzing plangebied 5
2.2 Vroeger grondgebruik 5
2.3 Toekomstig grondgebruik 5
2.4 Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging 6
2.5 Beschrijving bestaande rioolsysteem 6
2.6 Beschrijving watersysteem 6
2.6.1 Oppervlaktewater 6
2.6.2 Waterveiligheid 7
2.6.3 Huidige waterpeilen oppervlaktewater 7
2.6.4 Situatie water aan- en afvoer 8
2.6.5 Geohydrologie 8
2.6.6 Grondwater 9
2.7 Bodemkwaliteit 9

3 BELEID 10

3.1 Rijksbeleid 10
3.2 Provincie 10
3.3 Gemeente 11
3.4 Hoogheemraadschap 11
3.5 Rijkswaterstaat 12

4 WATERAFVOER 13

4.1 Afkoppelen 13
4.1.1 Voorwaarden afkoppelen hemelwater 14
4.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie 14
4.2.1 Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering 14
4.3 Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties 15
4.4 Gewenste drooglegging 15
4.5 Watervergunning 16

5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN 18

Bijlagen

Bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie

Tekeningen

Tekening 1: Toekomstige situatie plangebied

1 INLEIDING

In opdracht van Konder Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een waterparagraaf opgesteld ten behoeve van een herontwikkelingslocatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

Het doel van de Watertoets is ervoor zorg te dragen dat wateraspecten goed belicht en expliciet betrokken worden in de besluitvorming van de ruimtelijke plannen met betrekking tot onderhavig plangebied.

Ten behoeve van de watertoets wordt in een waterparagraaf inzicht verkregen in de (geo)hydrologie van het plangebied en de samenhang met de omgeving.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

2 LOCATIEGEGEVENS

2.1 Begrenzing plangebied

Voor de formulering van de basisgegevens is o.a. gebruik gemaakt van de topografische kaart, schaal 1:25.000. De volgende locatiespecifieke gegevens zijn geformuleerd:

- De locatie ligt aan Kanaalweg 59, westelijk van het Merwede kanaal binnen de bebouwde kom van Utrecht.
- Het terrein heeft een totale oppervlakte van 10.299 m^2;
- Het perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569;
- De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP +1,9 m;
- De XY-coördinaten van het centrum van de locatie zijn: X = 135,850 en Y = 454,450.

De locatie wordt van het Merwedekanaal gescheiden door de Kanaalweg. De topografische ligging is aangegeven in Bijlage 1.

De percelen ten noorden, oosten en ten zuiden van de onderzoekslocatie zijn in gebruik door respectievelijk een warmtehulpcentrale van de UNA en diverse kantoorgebouwen. Aan de overzijde van het Merwedekanaal wordt de woonwijk Dichterswijk West ontwikkeld.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar Tekening 1.

2.2 Vroeger grondgebruik

Het terrein is in 1950 in gebruik genomen als bedrijfsterrein. Het plangebied betreft in de huidige vorm een braakliggend bedrijfsterrein van de voormalige Verf- en lakfabriek Chemietex. Tevens is het terrein in gebruik geweest door de Van Vliet Groep voor de inzameling, opslag en verwerking van (klein) chemisch afval. Het huidige gebruik en bedrijfsbestemming van het perceel zullen in de nabije toekomst worden gewijzigd in een woonbestemming. Temidden van de bebouwing zal tevens een haven worden gerealiseerd voor pleziervaartuigen (zie voor de toekomstige situatie van het plangebied Tekening 1).

2.3 Toekomstig grondgebruik

Als voorkeursmodel voor de inrichting van het plangebied is gekozen voor wonen aan een binnenhaven. Appartementen zijn in een U-vorm rond een te graven binnenhaven gesitueerd. De binnenhaven krijgt een koppeling met het Merwedekanaal.

Het totaal bebouwd oppervlak bedraagt circa 3.750 m^2. Het oppervlak van de haven wordt geschat op circa 1.250 m^2. Het resterende oppervlak van circa 4.250 m^2 aan de voorzijde van de bebouwing zal worden ingericht als plein, straat, stoep, parkeerterrein en groenstrook.

2.4 Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging

Uit boorprofielen verkregen met het actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, rapportnummer 04.06.004.BR.12.OKL, AMOS Milieutechniek b.v., d.d. 13 oktober 2004 blijkt het volgende:
De maximale boordiepte bedroeg 3 m. Binnen deze 3 m zijn afwisselend klei en zandlagen aangetroffen van verschillende dikte, op verschillende dieptes. De bodemopbouw is derhalve heterogeen. De zandlagen lopen in samenstelling uiteen van uiterst fijn tot uiterst grof.

2.5 Beschrijving bestaande rioolsysteem

Uit gegevens van de gemeente Utrecht, afdeling DSB (tel 030 – 286 43 76) blijkt dat diagonaal over het terrein een riolering loopt (diameter 300 – 450), aangelegd in 1958. Dit riool zal voorafgaand aan de nieuwbouw, ten tijde van het bouwrijpmaken, moeten worden verwijderd en afgedopt.

Ter plaatse van de Kanaalweg loopt een vuilwateriool. Er is geen hemelwaterriool aanwezig. Het riool heeft een diameter van 500-750 en dateert eveneens uit 1958. Om de toegang tot het haventje te kunnen opengraven, dient het riool verwijderd te worden. Het verleggen van het riool heeft de voorkeur boven de aanleg van een sifonconstructie, de bovenstroomse aanvoer is namelijk zeer beperkt en een sifon is ten aanzien van beheer en onderhoud niet wenselijk.

In een op te stellen rioleringsplan zal mede een oplossing gevonden moeten worden voor het bestaande riool onder de Kanaalweg.

2.6 Beschrijving watersysteem

2.6.1 Oppervlaktewater

Het Merwedekanaal, gelegen aan de oostzijde van de onderzoekslocatie, is een kanaal in de Nederlandse provincies Utrecht en Zuid-Holland. Het verbindt het Amsterdam-Rijnkanaal in de stad Utrecht met de Boven-Merwede ten zuiden van Gorinchem. Van noord naar zuid loopt het kanaal door of langs de plaatsen Utrecht, Nieuwegein, Vianen, Meerkerk en Gorinchem. Tussen Nieuwegein en Utrecht wordt het Merwedekanaal gekruist door het Amsterdam-Rijnkanaal en tussen Nieuwegein en Vianen door de rivier de Lek.

Oorspronkelijk liep het Merwedekanaal van Amsterdam naar Gorinchem. Het kanaal was in feite grotendeels een verbreding en verdieping van de uit 1825 stammende Keulse Vaart. Het besluit over het aanleggen van het Merwedekanaal werd genomen in 1881. In 1892 werd het nieuwe kanaal officieel in gebruik genomen.Omdat het Merwedekanaal niet meer aan de eisen van toendertijd voldeed, werd het langere, bredere en diepere Amsterdam-Rijnkanaal geprojecteerd. Het traject Amsterdam-Utrecht werd in 1952 onderdeel van dit nieuwe kanaal. Beheer en onderhoud van het Merwedekanaal is in handen van Rijkswaterstaat.

2.6.2 Waterveiligheid

Het Merwedekanaal was in het verleden aangewezen als waterkering (type 'overige waterkering'). Het Algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap heeft op 2 oktober 2013 besloten een aantal overige waterkeringen, waaronder het Merwedekanaal, te laten vervallen. Concreet betekent dit dat het waterschap voor dit onderdeel (werkzaamheden in de waterstaatswerkzone) geen eisen stelt aan het ontwerp en dat de initiatiefnemer voor het plan geen watervergunning hoeft aan te vragen.

Toch wordt door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden geadviseerd, gezien het thema waterveiligheid, om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht):*

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*
- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*
- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

2.6.3 Huidige waterpeilen oppervlaktewater

Het streefpeil op het Merwedekanaal bedraagt 0,58 m +NAP (vastpeil). Er moet worden uitgegaan van een maximaal waterpeil van ongeveer 0,95 m +NAP. Onderstaand is een overzichtskaart opgenomen van de verschillende peilgebieden.



Afb 1. Overzichtskaart peilgebieden.

2.6.4 Situatie water aan- en afvoer

Een teveel aan oppervlaktewater verlaat het gebied:

- via verdamping;
- via de Kromme Rijn naar de stad Utrecht en vandaar naar de Vecht of via de Vaartse Rijn en onder het Amsterdam-Rijnkanaal door het Merwedekanaal in, via de Doorslag de Hollandse IJssel in naar zee;
- via het Amsterdam-Rijnkanaal.

2.6.5 Geohydrologie

De regionale geohydrologische gegevens zijn ontleend aan de Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad 31 oost, 32 west, 38 oost 39 west DGV/TNO 1987.

Het maaiveld ligt op circa 1,9 m+NAP.

De geohydrologische opbouw is schematisch weergegeven in tabel 1. Bij de beschrijving van de geohydrologische opbouw is o.a. uitgegaan van boring 31H172 van 369 m diep. Boring 31H172 ligt op 1 km ten noordoosten van de onderzoekslocatie. De kans bestaat dat de oorspronkelijk deklaag verwijderd is bij het bouwrijp maken van de locatie. Direct onder de deklaag bevindt zich het eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m. Onder de tweede scheidende laag komt een dik pakket voor van afwisselend klei- en zandlagen. Deze reeks opeenvolgende scheidende en watervoerende pakketten zijn allen aangetoond in boring 31H172.

tabel 1: Geohydrologische opbouw

Pakket	Formatie	Diepte [m-mv]	Samenstelling	kD-waarde [m^2/dag]
Deklaag	Westland	0 – 2	Klei, veen en lemig zand	-
1e Watervoerende pakket	Twente, Drente, Urk, Sterksel	2 - 50	Fijn zand en grof, grindhoudend zand	Ca. 2.500
1e Scheidende laag	Kedichem	50 – 75	Klei, leem en slibhoudende zand	-
2e Watervoerende pakket	Harderwijk	75 - 105	Overwegend grof zand	Ca. 2.000
2e Scheidende laag	Tegelen	105 – 110	Klei	-
3e Watervoerend pakket	Tegelen, Maassluis	110 - ?	Grove zanden en matig grove tot fijne zanden	
3e Scheidende laag	Tegelen, Maassluis	?	Klei	

2.6.6 Grondwater

Ten tijde van de monitoringsrondes is het grondwater aangetroffen op een diepte variërend van 0,95 tot 2,1 m-mv, als gevolg van een geaccidenteerd maaiveld.

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket. De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren. Het doel van het meetnet is om informatie over de stijghoogten en stromingsrichting van het grondwater te verkrijgen.

De gemiddelde, langjarige karakteristieke grondwaterstanden van het 1 watervoerende pakket zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10-2012). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden en seizoensvariatie verondersteld: droge periode (GLG) = NAP +0.10 m, natte periode (GHG) = NAP +0.45 m en gemiddeld (GGG) = NAP +0.25 m. De grondwaterstroming is westelijk gericht.

Er zijn geen grote grondwateronttrekkingen bekend in de omgeving van het plangebied die van invloed kunnen zijn op de lokale grondwaterstroming. Er zijn geen aanwijzingen voor het optreden van kwel.

2.7 Bodemkwaliteit

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van twee verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater was eveneens op deze twee plaatsen verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. Inmiddels zijn saneringswerkzaamheden uitgevoerd waarvan de resultaten beschreven zijn in het evaluatierapport met kenmerk: “Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 96844, d.d. 4 maart 1999, Chemielinco”. In deze evaluatie is geconcludeerd dat voor de sanering van zowel de vaste bodem als het grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862. Voorwaarde hierbij vormde het uitvoeren van een actualiserend grondwateronderzoek, waarvan de resultaten beschreven zijn in het rapport: “Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004, Amos Milieutechniek B.V.”. Daarnaast diende een nazorgplan voor het grondwater opgesteld te worden. Ook dit monitoringsplan is door de gemeente Utrecht goedgekeurd per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

Eind 2004 en in 2005 is het grondwater aanvullend onderzocht in diverse monitoringsrondes. Uit de resultaten blijkt dat de concentratie aan minerale olie in het grondwater ter plaatse van peilbuis 105 (zuidwestelijke hoek van het terrein) de interventiewaarde overschrijdt voor minerale olie. In de peilbuizen 106 en 200 zijn licht verhoogde concentraties aan xylenen gemeten. Het betreft waarden gemeten op circa 3 m-mv.

3 BELEID

3.1 Rijksbeleid

In de Vierde nota waterhuishouding worden onder andere de volgende aandachtspunten genoemd met betrekking tot stedelijk water:

- Duurzaam bouwen een plaats geven in de waterketen;
- Geen toepassing van uitlogende materialen;
- Terugdringen van overstorten;
- Streven naar afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel mogelijk infiltreren van hemelwater in de bodem;
- Voldoende berging in het oppervlaktewater;
- Uitvoeren van een watertoets als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure;
- Bij locatiekeuzen dient rekening te worden gehouden met het watersysteem;
- In geval van lichte verontreiniging wordt bij voorkeur afgevoerd via een bodempassage om vuil tegen te houden;
- Geen chemische bestrijdingsmiddelen gebruiken.

3.2 Provincie

In het algemeen geldt voor alle initiatieven waarbij in stedelijke gebied ondergronds gebouwd wordt het volgende advies:

Eisen/voorwaarden die gesteld worden bij de aanleg van ondergrondse kelders in stedelijk gebied:

- Indien voor de aanleg van de kelder een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand nodig is, zijn deze werkzaamheden meldingplichtig of vergunningplichtig. Hierover dient vooraf contact opgenomen te worden met de sector Vergunningen en Handhaving – Branchegericht van de provincie Utrecht (030 – 258 38 77). Bij bemaling dient overigens altijd rekening gehouden te worden met eventuele risico's op zettingen en funderingsschade. Dit is met name relevant in gebieden waar veen- en kleilagen voorkomen.

- De kelder mag niet zodanig aangelegd worden dat er een permanente onderbemaling nodig is. Kelders die (deels) aangelegd worden onder de grondwaterspiegel, dienen waterdicht te worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor constructies die bóven de heersende grondwaterstand worden aangelegd met het oog op eventueel toekomstige stijgingen van de grondwaterstand. De verantwoordelijkheid voor de waterdichtheid van de constructie ligt bij de eigenaar van de constructie.

- Indien bij de aanleg van de kelder slecht doorlatende lagen worden doorgraven, dienen deze lagen weer afgedicht te worden, zodat geen lekstromen kunnen optreden tussen verschillende watervoerende lagen of van verontreinigd water naar het watervoerend pakket.

- Eventueel aanwezige verontreinigingen mogen niet verder worden verplaatst/verspreid als gevolg van de aanlegactiviteiten (bijvoorbeeld tijdelijke bemaling) of de eindsituatie (bijvoorbeeld door vergraving van scheidende lagen).

- Bij voorkeur dienen bij nieuwe initiatieven de mogelijkheden voor een gescheiden afvoer van hemelwater te worden onderzocht. Indien mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan infiltratie van afgekoppeld hemelwater indien de geohydrologische bodemomstandigheden en de kwaliteit van het hemelwater dit toelaten. Infiltratie mag niet tot wateroverlast leiden.

- Bij de keuze van bouwmaterialen dient rekening te worden gehouden met eventueel uitlogen van stoffen naar het grondwater. Materialen waarbij dit kan optreden dienen niet gebruikt te worden.

3.3 Gemeente

De gemeente Utrecht heeft in de concept Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59 d.d. 6 december 2004 haar visie beschreven op de ontwikkelingsplannen. De gemeente staat positief tegenover de voorgenomen plannen.

Ten aanzien van hemelwaterafvoer staat de gemeente het beleid voor dat hemelwater van het vuilwaterriool wordt afgekoppeld.

3.4 Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden heeft in een brief van 29 september 2008 met kenmerk 206822 gericht aan de initiatiefnemer Kondor Wessels Projecten laten weten positief te staan tegenover de herinrichtingsplannen voor het plangebied. Op 17 juni 2013 is de concept waterparagraaf opnieuw aan het Hoogheemraadschap voorgelegd.

Elke ruimtelijke ontwikkeling kan invloed hebben op water. Niet alleen bouwen nabij of op een watergang, waterkering of rioolpersleiding. Ook een toename van verhard oppervlak kan nadelen hebben voor het waterbeheer,omdat door toename aan verhard oppervlak een versnelde afvoer van overtollig hemelwater plaats vindt. Er ontstaat dan kans op wateroverlast. Een ruimtelijke ontwikkeling moet minimaal voldoen aan de belangrijkste minimale voorwaarde: “het standstill beginsel”. Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. In het kader van planvorming moeten de gemeente en het waterschap zoeken naar kansen om het watersysteem te verbeteren en duurzaam in te richten (watertoetsproces).

Conform de Keur van het waterschap dient er watercompensatie plaats te vinden wanneer het totale oppervlak aan verharding (gebouwen en niet waterdoorlatende verharding) meer dan 500 m^2 (in stedelijk gebied) en 1.000 m^2 (in landelijk gebied) bedraagt. Het verhard oppervlak zorgt er namelijk voor dat regenwater versneld tot afstroming komt naar oppervlaktewater. Dit leidt tot ongewenste peilstijgingen.

Infiltreren of compenseren in open water

Een versnelde afvoer richting oppervlaktewater moet voorkomen (d.m.v. infiltratie) of gecompenseerd worden.

1. Voorkomen door middel van infiltratie.

Afhankelijk van de doorlatendheid van de bodem en de beschikbare ruimte is het wellicht mogelijk om een infiltratievoorziening (wadi of greppel) aan te leggen. Bij het berekenen van de bergingscapaciteit van de infiltratievoorziening adviseren wij u uit te gaan van 45 mm per m^2 afgekoppeld verhard oppervlak.

2. Compensatie in open water

Indien infiltratie niet mogelijk is, dan dient 15% van de toename aan verhard oppervlak te worden gecompenseerd.

De keuze voor infiltratie of compensatie en het ontwerp van de gekozen maatregel wordt in overleg met het waterschap bepaald.

3.5 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de beheerder van het Merwedekanaal en in de functie het bevoegd gezag waar het gaat om aanpassingen van en ingrepen aan de oever van het kanaal.

Vanuit nautisch oogpunt heeft Rijkswaterstaat geen bezwaar tegen de aanleg van een haventje met recreatiefunctie.

4 WATERAFVOER

4.1 Afkoppelen

In 2010 heeft het waterschap beleid voor de waterketen vastgesteld: 'Samen verder met de waterketen'. Voor het direct lozen van hemelwater op oppervlaktewater is een beslisschema gemaakt. Dit schema sluit aan bij het genoemde beleid en houdt rekening met de nieuwe wet- en regelgeving. Hemelwaterlozingen vallen onder algemene regelgeving. Uitgangspunt hiervan is: '*hemelwater is schoon, tenzij,…*'

Op grond van diverse typen verhard oppervlak en type oppervlakte water adviseert het waterschap gemeenten of ontwikkelaars bij de keuzes voor afvoer van hemelwater op oppervlaktewater. Voor wat betreft kwetsbaar water mag het waterschap maatwerkvoorschriften eisen en opnemen in een vergunning.

Voor directe of indirecte afvoer (d.m.v. noodoverloop) van hemelwater naar oppervlaktewater is onderstaand beslisschema leidend.

Beslisschema Directe Afvoer Regenwater op open water voor alle lozingen geldt: minimaal voldoen aan algemene regels				
Categorie	**Nieuwe verharding**		**Bestaande verharding**	
	Kwetsbaar water	**Normaal**	**Kwetsbaar water**	**Normaal**
1 SCHONE DAKEN EN GEVELS	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: alleen afvoeren als geen uitlogende materialen worden toegepast**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**
2 SCHONE OPENBARE RUIMTE	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**
3 BEPERKT VERONTREINIGDE OPENBARE RUIMTE	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: voorzuivering toepassen**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: voorzuivering toepassen**
4 VUILE OPPERVLAKKEN	**Niet toegestaan**	**Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel**	**Niet toegestaan**	**Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel**

Toelichting beslisschema

Voorbeelden van verhard oppervlak (let op: niet uitputtend!)

Schone daken

- Gedeeltelijke of volledige bekleding met zink/koper -> vuil

Schone openbare ruimte

- Fiets/voetpaden, schoolpleinen, woonerven, kantoorterreinen en dagparkeerplaatsen.
- Gebruik chemie bij onkruidbestrijding -> vuil

Beperkt verontreinigde openbare ruimte

- Ontsluitingswegen, doorgaande wegen, busbanen, winkelstraten, parkeren met hoge wisselfrequentie

Vuile oppervlakken

- Laad- en losplaatsen, tunnels, busstations, bedrijventerreinen, trambanen. Maar ook balkons (van flatgebouwen).

Definitie kwetsbaar water: Vraag bij de watertoetsers na waar de kwetsbare wateren liggen.

- Zwemwateren;
- Kleine geïsoleerde wateren;
- Wateren binnen natuurgebieden;
- Wateren met een "bijzondere levensgemeenschap/bijzondere soorten". (Deze worden aangewezen op basis van aanwezige ecologische gegevens.)

4.1.1 Voorwaarden afkoppelen hemelwater

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

4.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak(3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd. Hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat het plangebied tot in de jaren '90 bebouwd is geweest.

Het oppervlak aan oppervlaktewater bedraagt circa 1.250 m^2 in de vorm van een haventje.

4.2.1 Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering

Uitgaande van een verhard oppervlak van 3.750 m^2 bestaande uit daken komt er bij een bui T = 10 van 40 mm (valt in 6 uur tijd) circa 165 m^3 hemelwater tot afstroming. Dit water kan rechtstreeks geloosd worden op de haven of de Merwede via een gescheiden hemelwaterafvoer.

Van het hemelwater dat valt op een groenstrook wordt aangenomen dat deze ter plaatse infiltreert in de bodem en ten goede komt aan het grondwater of bij te hoge grondwaterstanden via drainagevoorzieningen uiteindelijk in het oppervlaktewater terecht komt.

Het hemelwater afkomstig van stoepen mag direct op het oppervlakte worden geloosd. Het hemelwater afkomstig van het plein en de parkeerplaatsen (beperkt verontreinigde openbare ruimte) wordt geadviseerd te zuiveren door middel van een voorzuivering (een wadi, doorlatende verharding of een it-riool).

4.3 Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties

Het oppervlaktewater binnen het plangebied zal hetzelfde peil hebben als het Merwedekanaal. Er komt een open verbinding tussen haven en Merwedekanaal. Eventuele drainagevoorzieningen en sloten dienen te kunnen afwateren op het Merwedekanaal of de haven. De lozingspunten van afwateringsvoorzieningen dienen bij voorkeur geheel onder het laagste peil van het Merwedekanaal aangelegd worden (op basis van de wet van de communicerende vaten zijn volledig gevulde gesloten HWA stelsel acceptabel).

4.4 Gewenste drooglegging

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een functie cq. bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen.

tabel 2: Afwatering en ontwatering normen uit notitie stedelijk waterbeheer

	T = 1	T = 10+ 10%	T=100+10%
Ontwatering t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,7 m	-
Ontwatering t.o.v. straatpeil	0,7 m	0,4 m	-
Drooglegging t.o.v. bouwpeil	1,3 m	1,0 m	0,4 m
Drooglegging t.o.v. straatpeil	1,0 m	0,7 m	0 m
Toelaatbare peilstijging	0	0,3 m	0,9 m

In navolgende tabel staat de minimale maaiveldhoogte aangegeven die nodig is om te kunnen voldoen aan de “normen stedelijk waterbeheer”. De waterstand in de Merwede wordt via peilbeheer op een niveau gehouden van NAP + 0,58 m. Het waterpeil in de haven heeft in de toekomstige situatie hetzelfde niveau.

tabel 3: minimale maaiveldhoogte

	T = 10 + 10%	T = 100 + 10%
Merwede waterpeil	+ 0,58 m	+ 0,58 m
Marge lozingspunt	0,15 m	0,15 m
Drooglegginsgeis t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,4 m
Maximale peilstijging**	0,3 m	0,9 m
Minimale maaiveldhoogte	+2,03 m	+2,03 m

**: peilstijging alleen te verwachten bij kleinere watergangen

Er wordt uitgegaan van het waterpeil van de Merwede omdat, uitgaande van zwaartekrachtlozing, de drainagebuizen of sloten vanuit het plangebied moeten kunnen lozen op de Merwede of de haven. Hierbij dient het lozingspunt een veilige marge te hebben bóven het hoogste peil van de Merwede. Bij het vaststellen van de maaiveldhoogte is nog geen rekening gehouden met het verhang in de eventuele drainagevoorzieningen.

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP + 2,1 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

4.5 Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Tijdelijke onttrekkingen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden zijn vergunningplichtig, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op oppervlaktewater. Een watervergunning moet worden aangevraagd indien: er onttrekking van meer dan 100 m^3/h en/of langer dan een half jaar en/of op meer dan 9 meter diepte plaatsvindt.

Ook rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingplichtig in het kader van de Waterwet. Rijkswaterstaat is waterkwantiteits- en waterstaatkundig beheerder van het Merwedekanaal (en dus ook de lozing van hemelwater) op het Merwedekanaal.

5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Waterkwaliteit

- Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

- Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Waterveiligheid

Het waterschap adviseert om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht):*

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*

- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*

- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

Watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak(3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd.

Met de realisatie van de haven, ca. 1.250 m^2 open water, wordt voldaan aan de watercompensatie-eis.

Watervergunning

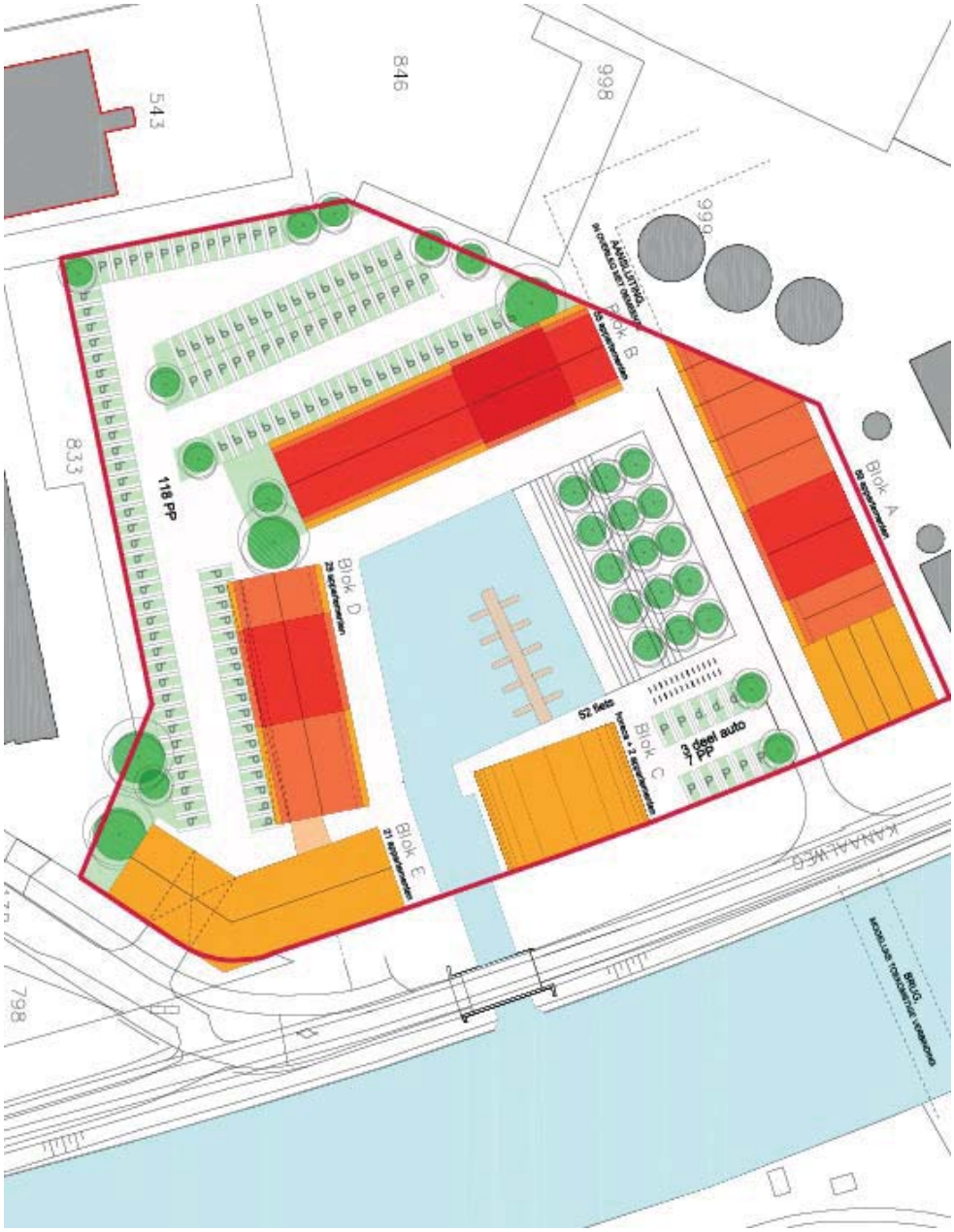
Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Bijlage 1:
Topografische ligging onderzoekslocatie

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Tekening 1:
Toekomstige situatie plangebied



Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aan-huis-verbonden beroep of bedrijf:

beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent ten minste ook bewoner van de woning is;

hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een (raam)prostitutiebedrijf; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.2 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 achtererfgebied:

erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 m achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

1.5 afhaalzaak:

een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.6 antenne-installatie:

installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.7 antennedrager:

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.8 archeologisch onderzoek:

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

1.9 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.10 atelier:

werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen

worden.

1.11 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.12 bebouwingspercentage:

het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.13 bed & breakfast:

het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.14 belhuis:

een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.15 besluit Hogere waarde:

besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.16 bestaand:

a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.17 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.18 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels daarbij bijbehorende bijlagen.

1.19 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.20 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.21 bijzondere bouwlaag:

a. een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
b. een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.22 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.23 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.24 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kap en/of bijzondere bouwlaag.

1.25 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.26 bouwperceelsgrens:

een grens van een bouwperceel.

1.27 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.28 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.29 brutovloeroppervlak:

de totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.30 creatieve bedrijven:

bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven tbv de kunsten, mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.31 dak:

een bovenbeëindiging van een gebouw.

1.32 dakopbouw:

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

1.33 erfzone:

de zone van 4 meter direct grenzend aan de achterkant en de zijkant van een hoofdgebouw in het achtererfgebied.

1.34 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.35 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.36 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.37 kap:

een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

1.38 ligplaats

een ligplaats is een formeel door de gemeente als zodanig aangewezen plaats in het water, al dan niet aangevuld met een op de oever aanwezig terrein of een gedeelte daarvan, dat bestemd is voor het permanent afmeren van een voor woon-, bedrijfsmatige of recreatieve doeleinden geschikt vaartuig.

1.39 Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.40 Lijst van Horeca-activiteiten:

de Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.41 maatschappelijke voorzieningen:

voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.42 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.43 onderbouw:

een kelder of een souterrain.

1.44 peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.45 plan:

het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk met identificatienummer: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.46 platte afdekking:

een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

1.47 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.48 (raam)prostitutiebedrijf:

een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats;

1.49 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.50 souterrain:

het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

1.51 verblijfsmiddelen:

voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.52 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.53 voorgevel:

de gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.54 voorgevelrooilijn:

De lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied (zoals de weg, openbaar groen of water) gekeerde voorgevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.55 woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.56 woonschip:

elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt als woning.

1.57 zendmast:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de hoogte van een kap:

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.4 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. horeca in de categorie B, D1 en D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten;
b. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden-beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
c. verkeer en verblijfsgebied;
d. water;
e. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, terrassen, nutsvoorzieningen, water, beschoeiingen, steigers, tuinen, erven en terreinen.

3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie, met dien verstande dat:

3.2.1 Gebouwen

a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden;
c. de bouwhoogte en goothoogte mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen;
d. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Verkeer - verblijfsgebied is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 5 van overeenkomstige toepassing;
e. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Water is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 6 van overeenkomstige toepassing.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie;
d. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoel in artikel 10.1
e. de sociale veiligheid;
f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
g. de situering van het laden en lossen op het perceel.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van

40 m², inclusief aan- en uitbouwen;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf , maximaal 40 m² bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder a. mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan
150 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of - bedrijf maximaal 60 m², inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
f. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf maximaal 60 m² bedragen.

3.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

3.4.3 Horeca

De brutovloeroppervlakte dat gebruikt mag worden voor horeca bedraagt maximaal 250 m² bvo.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in:

a. artikel 3.4.1 onder b voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. fiets-en voetpaden;
c. nutsvoorzieningen;
d. speelvoorzieningen;
e. water, waterbeheer en waterberging;
f. kademuren, beschoeiingen, onderhoudspaden, en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
g. de bij de bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn;
b. de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
c. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. ter plaatse van de aanduiding "brug" is een brug toegstaan;
c. water, waterbeheer en waterberging;
d. groenvoorzieningen;
e. parkeervoorzieningen;
f. speelvoorzieningen;
g. bij de bestemming behorende verkeers- en nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

5.2.1 Gebouwen

a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
b. het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 5.2 onder a en artikel 5.2 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
b. waterhuishouding;
c. waterbeheer en waterberging;
d. kruisingen met wegverkeer;
e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,
f. ter plaatse van de aanduiding: 'aanlegsteiger' steigers en aanlegvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

a. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

Artikel 7 Woongebied

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Woongebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
b. ter plaatse van de aanduiding "parkeerterrein" is uitsluitend een parkeerterrein toegestaan;
c. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, water, (winter)tuinen, erven en terreinen.

7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie en de volgende bepalingen:

7.2.1 Hoofdgebouwen

a. hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 167;
c. de bouwhoogte en goothoogte van de hoofdgebouwen mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;
d. ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" dient een onderdoorgang ten behoeve van de ontsluiting van het parkeerterrein te worden gerealiseerd.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Buiten het bouwvlak mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer en geluidwerende voorzieningen;
c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie voor wat betreft geluidshinder;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
f. het behoud van bestaande cultuurhistorische waarden;
g. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoel in artikel 10.1, en een aanvaardbaar windklimaat voor gebouwen hoger dan 30 meter, waarbij tevens een windhinderonderzoek dient te worden overgelegd;
h. de situering van het laden en lossen op een perceel;
i. de situering en het aantal parkeerplaatsen.

7.4 Specifieke gebruiksregels

7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief bijbehorende bouwwerken;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, maximaal 40 m^2 bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;

d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf maximaal 60 m^2 bedragen.

7.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

7.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere krachtens dit plan hieraan gegeven bestemmingen.

8.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

8.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 8.2 voor:

a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Geluidszone industrie

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.
b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voorzover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;
c. het bepaalde in lid b dient vooraf bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
d. een handelen in strijd met het bepaalde onder b en onder c wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
1. het woon- en leefmilieu;

2. de privacy van omwonenden;
3. het verkeer en de parkeersituatie;
4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van het vestigen van een kinderdagverblijf, mits deze geen onevenredige nadelige gevolgen voor de omgeving heeft in de vorm van geluids-, verkeers- of parkeeroverlast en is aangetoond dat voor de realisatie van het kinderdagverblijf geen milieutechnische belemmeringen zijn van de milieuaspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering en verkeerslawaai.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
3. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatte;
4. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn

de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de

desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar	
SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**	**OMSCHRIJVING**	
		nummer	**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**

40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**

71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op
18 juni 2012 in werking getreden Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 en overgenomen in onderstaande Lijst van Horeca-activiteiten.

In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogd de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

categorie A1	**discotheek, bar-dancing**
categorie A2	**zaalverhuur**
categorie B	**café, bar, brasserie**
categorie C	**cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet**
categorie D1	**restaurant, bistro, crêperie**
categorie D2	**lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie / theehuis**

Onderscheid café-disco

Het verschil tussen een café en een disco zit in het gelegenheid geven tot dansen als wezenlijk onderdeel van de inrichting.

Onderscheid cafetaria-snackbar

Het verschil tussen een lunchroom en een cafetaria/snackbar zit in het feit dat cafetaria al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren verstrekt. Het betreft hier laagdrempelige inrichtingen met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open zijn. Deze zaken zijn hoofdzakelijk ingericht voor het meenemen dan wel snel nuttigen ter plaatse van etenswaren. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door afval op straat van buiten de inrichting geconsumeerde spijzen en de daarbij behorende stank- en geluidsoverlast.

Afhaalcentrum

Een afhaalcentrum valt bestemmingsplantechnisch onder de detailhandelsfunctie. Hierbij kan worden gedacht aan een pizzeria die enkel pizza's verkoopt en geen gelegenheid biedt om ter plaatse de pizza te nuttigen. Ook hier geldt dat het horeca-aspect een ondergeschikt deel uitmaakt van het geheel. Hiermee wordt voorkomen dat het probleem van branchevervaging leidt tot het vestigen van winkelfuncties die in de loop van de tijd veranderen in horecafuncties.

Definitie van een afhaalcentrum: 'detailhandelsvestiging met een horeca-exploitatievergunning op grond van de horeca-exploitatieverordening Utrecht'.

Additionele horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de functie 'horeca' begrepen, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling waar sprake is van sociaal-culturele, maatschappelijke, en (sportief-) recreatieve doeleinden. Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke.

Bij additionele horeca gaat het erom dat:

- de uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daar bij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en partijen;

- de gelegenheid ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie en de hoofdfunctie moet ondersteunen. Ondersteunend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake moet zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie absoluut als maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in vierkante meters worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting;
- de horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk los van de hoofdfunctie. Wanneer sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie, is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten die vallen onder de horecacategorieën.

Detailhandel met horeca

In de detailhandel is een groeiende behoefte aan *ondersteunende horeca*. Hierbij moet worden gedacht aan een winkel waar een klein deel van het vloeroppervlak gebruikt wordt voor het nuttigen van ter plaatse bereide en verkochte etenswaren. Dergelijke ondersteunende horeca kan buitenplans worden geregeld middels de zogeheten 'Kruimelgevallenregeling'. Randvoorwaarden hierbij zijn:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- voor winkels tot 1.000 m2 bvo geldt in principe een maximale ratio tussen horeca en publiekstoegankelijke winkelvloeroppervlak van 30:70 en er moet een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden; het gaat primair om het proeven van producten die in de winkel worden verkocht;
- voor winkels boven de 1.000 m2 bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan tot maximaal 20% van het bebouwd oppervlak; dit geldt ook voor de non-food, zoals kledingwinkels, boekwinkels, schoenenzaken et cetera;
- de vestiging moet zich houden aan de algemene gehanteerde winkeltijden.

Daar waar sprake is van een bestaande, vergunde *ondersteunende* horeca, zal dit in de regels en op de verbeelding worden vastgelegd.

Coffeeshops

Coffeeshops worden gereguleerd middels de Algemene Politieverordening (APV). In de Lijst van Horeca-activiteiten vallen coffeeshops in de horecacategorie D. In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid.

Lijst van Horeca-activiteiten

Voor de toepassing van deze Lijst van Horeca-activiteiten wordt onder een horecabedrijf begrepen:
een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, en/of;
- bedrijfsmatig zaal accommodatie wordt geëxploiteerd.

Categorie:	Inrichting:	Activiteiten:
A1	**discotheek bardancing**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van drank en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) drank ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
A2	**zaalverhuur**	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van (alcoholhoudende) drank en etenswaren.

B	**café** **bar** **brasserie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) drank voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Het accent ligt op de verstrekking van drank.
C	**cafetaria** **snackbar** **grill-room** **fastfoodrestaurant** **automatiek** **snelbuffet**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije drank. Het accent ligt op de verstrekking van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide, kleine etenswaren.
D1	**restaurant** **bistro** **crêperie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije drank. Geen dansen na restauranttijden. Het accent ligt op de verstrekking van etenswaren voor consumptie ter plaatse.
D2	**lunchroom** **ijssalon** **koffiebar** **koffie-/theehuis**	Een horecabedrijf waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en drank, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en geheel of overwegend is gebonden aan c.q. ondersteunend is voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied. Daghoreca is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

kanaal, is het wenselijk om de haven uitsluitend te laten gebruiken door direct omwonenden. Hiertoe wordt de gebruiksregeling bij de bestemming water uitgebreid met een nieuw lid.

2.3.1.1 Aanpassing artikel 6 Water

In artikel 6 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
b. waterhuishouding;
c. waterbeheer en waterberging;
d. kruisingen met wegverkeer;
e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,
f. ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger' voor steigers en aanlegvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

g. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
h. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

2.3.1.2 Aanpassing op de verbeelding

- Op de verbeelding wordt een aanduiding ‘aanlegsteiger’ in de haven aangebracht.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing artikel 10 Algemene aanduidingsregels.

In artikel 10, lid 1, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

10.1 Geluidszone industrie

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.
b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voor zover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;
c. het bepaalde in lid b dient bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	R.J. Hilhorst	Datum	1 november 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 64224	Ons kenmerk	16.508656
E-mail	r.hilhorst@utrecht.nl	Onderwerp	Bestemmingsplan Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf
Bijlage(n)	8		
Uw kenmerk	-	Verzonden	
Uw brief van	-	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte dames en heren,

Met deze brief gaan wij in op de gestelde vragen bij de behandeling van het bestemmingsplan Kanaalweg 59 in uw commissie Stad en Ruimte op 29 september jl. en wordt de planhistorie nader toegelicht.
Bij de behandeling van het betreffende bestemmingsplan heeft uw commissie aangegeven zich niet te kunnen vinden in een aantal aspecten van het plan en heeft u een aantal vragen over het plan gesteld. Het betreft onder meer het ontbreken van sociale woningbouw in het programma, de bebouwingsdichtheid en het maaiveld-parkeren. De vraag van uw commissie is of een gebouwde parkeeroplossing mogelijk is en of er meer groen kan worden gerealiseerd. Tenslotte vraagt uw commissie zich af of het effect van de vaarbewegingen vanuit en naar de binnenhaven zodanig kan worden gereguleerd dat de haven alleen toegankelijk is voor bewoners.

Geheimhouding
Wij hebben op bijlage 2 bij deze brief (Exploitatieovereenkomst met bijlagen) gedeeltelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 86 lid 2 Gemeentewet. De geheimhouding geldt ten aanzien van de bedragen in de exploitatieovereenkomst en is permanent. Geheimhouding is noodzakelijk om schade aan de economische en financiële belangen van de gemeente te voorkomen, en ter voorkoming van onevenredige benadeling van de gemeente en onevenredige bevoordeling van derden, bijvoorbeeld bij kostenverhaal en bij het voeren van onderhandelingen in het kader van het sluiten van een exploitatieovereenkomst. De geheimhouding is gebaseerd op de artikelen 10 lid 2 onder b en g Wob.
Op een aantal documenten in bijlage 2 staan parafen en handtekeningen van externe partijen. Deze gegevens zijn juridisch aan te merken als persoonsgegevens. Openbaarmaking hiervan is niet nodig voor de besluitvorming en kan tot misbruik leiden, bijvoorbeeld door persoonsfraude. Daarom hebben wij deze persoonsgegevens in de openbare versie van bijlage 2 onleesbaar gemaakt. Wij hebben dit gedaan op grond van artikel 11van de Wet bescherming persoonsgegevens.

Planhistorie

De planontwikkeling startte in 2004. Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten ((NvU) (bijlage 1) (N.B. dit was de voorloper van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)) zijn de plannen verder uitgewerkt. Deze bouwplannen waren destijds passend in de Structuurvisie 2004 en de Visie Merwedekanaalzone 2005. Voor deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone, waarin dit project ligt, geldt transformatie naar stedelijk wonen. Destijds werden Visies door de raad vastgesteld en de NvU's door het College van B&W.

In 2008 is een ontwikkelingsovereenkomst (bijlage 2 is geheim) gesloten met de ontwikkelaar Kondor Wessels Projecten (KWP) voor het bouwplan. Er was een ruimtelijke onderbouwing opgesteld in 2009 (bijlage 3). Omdat het plan niet paste in het vigerende bestemmingsplan werd er door de raad in 2011 een Voorbereidingsbesluit (bijlage 4) genomen. Met een Voorbereidingsbesluit kon een zogenoemde artikel 19 procedure worden doorlopen om een bouwtitel te krijgen. De raad gaf met deze 'anticipatie-procedure' aan dat er een nieuw bestemmingsplan werd voorbereid om het bouwplan (dat niet binnen het vigerende bestemmingsplan paste) mogelijk te maken.
De vrijstelling op basis van artikel 19 van de WRO werd voor het project Kanaalweg 59 in maart 2012 verleend (bijlage 5). Ook dit was een bevoegdheid van het College van B&W. Daarmee was de bouw van het plan mogelijk gemaakt.
N.B. deze artikel 19 vrijstelling is formeel nooit ingetrokken en is daarmee nog steeds bruikbaar om het oude plan mét binnenhaven te realiseren. Daarvoor is wel een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen vereist, want die was destijds nog niet aangevraagd.
Discussie met de eigenaar (NUON) van de naastgelegen Hulpwarmtecentrale Kanaalweg (HWC) over de bedrijfsvoering (geluid) in relatie tot de geplande woningbouw – met dreiging van hoger beroep bij de Raad van State door NUON – leidde tot vertraging. Vervolgens ontstonden als gevolg van de crisis in de woningbouw sterk gewijzigde marktomstandigheden. KWP besloot in 2012 om het oude plan niet te realiseren en tot een herontwikkeling van het bouwplan over te gaan.
Het nieuwe bouwplan werd op 23 september 2013 gepresenteerd op een bewonersavond (bijlage 6) en was gereed eind 2013.
In 2015 werd op basis van de ontwikkelingsovereenkomst van het oude bouwplan een nieuwe exploitatieovereenkomst gesloten. Deze ontwikkelingsovereenkomst is tot op heden juridisch bindend.
Pas in 2015 is gestart met de inspraak voor het bestemmingsplan. Reden van de lange doorlooptijd was de voortdurende discussie met NUON over de geluidsaspecten, waarbij ook het laagfrequent geluid afdoende moet zijn verholpen. Voor laagfrequent geluid bestond inmiddels jurisprudentie, waarmee rekening moest worden gehouden. De Hulpwarmtecentrale kwam in handen van Eneco en Eneco beraadt zich op een nieuwe bedrijfsvoering en inpassing van de Hulpwarmtecentrale. In de gesprekken met Eneco kwam in de loop van 2016 zicht op een oplossing (ombouwen HWC, niet langer warmteproductie / geluidproductie op deze locatie) en is het bestemmingsplan vervolgens vastgesteld door het College en aangeboden aan de Raad. Het bouwplan is voor de blokken A en B al geheel uitgewerkt, daarvoor is er eind 2014 een gecoördineerde omgevingsvergunning bouwen ingediend.
Ook de ontwikkeling van de bouwplokken D en E is in een vergevorderd stadium en ontwikkelaar KWP wil hiervoor ook een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen indienen zodra het bestemmingsplan is vastgesteld. Met een dergelijke gecoördineerde aanpak moet de ontwikkelende partij veel voorinvesteringen doen om het bouwplan – tegelijkertijd met het bestemmingsplan – uit te werken, maar het voordeel is dat er vervolgens snel kan worden uitgevoerd.

Verschillen tussen oude plan 2011 en nieuwe plan 2016

2011	2016
Woningaantal: 162 koop en huur appartementen	Woningaantal: 167 koop en huur appartementen
Programma: 20 woon/werkapp. gem. 140 m2 gbo 18 appartementen gem. 145 m2 gbo 28 appartementen gem. 99 m2 gbo 20 penthouses 76 3/4 kamerapp. gem. 80 m2 gbo Horeca 250 m2 bvo Totaal: 21.460m2 bvo	Programma: 84 appartementen van 80 tot 120 m2 gbo 22 appartementen van 55 tot 80 m2 gbo 61 appartementen tot 55 m2 gbo Horeca 250 m2 bvo Totaal: ca. 16.346m2 bvo (*)
Aantal bouwlagen: 4 tot 11	Aantal bouwlagen: 4 tot 12
Parkeeroplossing: 256 pp in parkeergarage / bouwblok, 28 pp op het maaiveld	Parkeeroplossing: 128 pp op het maaiveld

Woningbouwprogramma

Bij de start van de ontwikkeling in 2004 is het woningbouwprogramma in overleg met de gemeente beoordeeld en vastgelegd in de NvU. Bij de herontwikkeling in 2012 is het gewijzigde woningbouwprogramma wederom voorgelegd aan de gemeente en zijn de wijzigingen ambtelijk als gewenst beoordeeld. Het programma sluit beter aan bij de behoefte van dat (en dit) moment: in plaats van voornamelijk grote en dure koopappartementen zijn er een behoorlijk aantal kleinere appartementen in de middeldure huur. Blok A heeft 61 woningen met een huur tot ca. € 750,- (hoger dan liberalisatiegrens van € 710,-), blok B heeft 54 appartementen met een huur tot ca. € 900,--
Er heeft geen sociale huur in het programma gezeten (het programma is opgenomen in de ontwikkelingsovereenkomst en de exploitatieovereenkomst).
Het aantal woningen bedraagt 167 op 1,1 ha, dat is 150 woningen per ha. Een andere maat om de dichtheid weer te geven is de FSI (Floor Space Index) die de verhouding geeft tussen het bruto vloeroppervlak en het kaveloppervlak. Voor dit project is de FSI 1,6. Referentieproject qua FSI is bijvoorbeeld Hoog Boulant (in wijk Binnenstad). Het plan Wilhelminawerf past daarmee ook binnen de ambities van het college, zoals die recent zijn geformuleerd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Gezien de enorme druk op de woningmarkt in Utrecht is het spoedig toevoegen van dit woningbouwprogramma zeer gewenst.
Extra woningen binnen de huidige ruimtelijke opzet zijn niet mogelijk zonder het plan in zijn geheel te herontwikkelen (met een vertraging van minimaal 2 jaar).
N.B. (*) Verschil in m2 bvo tussen 2011 en 2016 wordt verklaard uit het wegvallen van blok 4 / Havengebouw uit het oude plan, waardoor er veel meer ruimte/ ruimtelijke kwaliteit) aan de zijde van het Merwedekanaal / Kanaalweg ontstond.

Parkeren

Het oorspronkelijke plan had 284 parkeerplaatsen, waarvan 256 gebouwd en 28 op het maaiveld en in het zicht vanaf de Kanaalweg. Ten tijde van de herontwikkeling is overgestapt naar geheel maaiveld parkeren, omdat gebouwd parkeren niet langer financieel haalbaar bleek. Daarmee heeft de gemeente

ingestemd, omdat het aantal parkeerplaatsen meer dan gehalveerd werd ten opzichte van het oude plan. Dat was mogelijk vanwege gewijzigde parkeernormen en een berekening op basis van kleinere woningen met aftrek voor deelauto's en extra fietsenstalling. Daarnaast is het parkeren nagenoeg geheel uit het zicht aan de achterzijde van de bouwblokken opgelost. Het parkeerterrein is ook zo groen mogelijk ingericht volgens het ontwerp van de buitenruimte (bijlage 7). Deze parkeeroplossing heeft dus niet geleid tot een kleiner woningaantal. Het totale aantal parkeerplaatsen in het nieuwe plan is 128. Aan de voorzijde van het complex en zichtbaar vanaf de Kanaalweg zijn er slechts 10 parkeerplaatsen. Als parkeren alsnog in een gebouwde voorziening opgenomen moet worden, betekent dat opnieuw een complete herontwikkeling van het plan met een vertraging van minimaal twee jaar.
N.B. De aanleg van de parkeerplaatsen aan de achterzijde van de bouwblokken sluit een andere (gebouwde) parkeeroplossing bij verdere ontwikkeling van deelgebied 4 op termijn niet uit. Indien bijvoorbeeld het naast- en achtergelegen terrein van de Hulpwamtecentrale gedeeltelijk voor herontwikkeling in beeld komt zal de totale parkeeroplossing voor het gehele gebied onderzocht worden. Ook de op te stellen Structuurvisie Merwedekanaalzone zal richtinggevende uitspraken doen over de gewenste parkeeroplossingen in het gebied.

Groen

Het plan ontleent ruimtelijke kwaliteit aan een hoogwaardige inrichting van het openbaar (toegankelijke) terrein rond de binnenhaven. Water is nadrukkelijk ruimtelijke kwaliteit en in die zin ‘uitwisselbaar’ met groen. Het ontwerp voor de buitenruimte (bijlage 7) laat de nodige plantvakken en bomen zien, het parkeerterrein is zo groen mogelijk vormgegeven (met o.a. grasbeton stenen in de parkeervakken, hagen en bomen) om de bewoners ook aan de achterzijde van de bouwblokken de nodige ruimtelijke kwaliteit te bieden. Tenslotte blijven in het nieuwe plan de grote Canadese Populieren langs de Kanaalweg staan en worden er extra bomen geplant in deze zone.

Binnenhaven

De binnenhaven met 14 ligplaatsen is zowel in het oude als het nieuwe plan uitgangspunt. Een woonmilieu rond een binnenhaven wordt als een gewenste aanvulling gezien. Bij de vaststelling van het oude plan in 2011 is er geen opmerking gemaakt door de toenmalige raadsleden over de binnenhaven en zijn er door de roeiers destijds geen bezwaren naar voren gebracht.
Inmiddels neemt de druk op het Merwedekanaal toe. In onze brief van september 2016 “Merwedekanaal als buitensportaccommodatie” gaan wij in op onze visie ten aanzien van het gebruik van het kanaal. Inmiddels is er ook een gebruikersoverleg met de roeiers, de woonbootbewoners, de Kleine Boten Club, de zeeverkenners, de bewoners van de historische schepen in de Veilinghaven e.d. om met elkaar het gebruik te reguleren. Zo wordt er een agenda opgesteld van evenementen en wedstrijden om elkaar niet te verassen en rekening met elkaar te houden. Ook de gebruikers van deze 14 nieuwe ligplaatsen dienen onderdeel te worden van dit overleg.
De uitgang van de haven is in het nieuwe inrichtingsplan zodanig vormgegeven, dat uitvarende (roei)boten / sloepen niet zomaar het Merwedekanaal op kunnen varen (bijlage 8). De roeiverenigingen zijn betrokken bij de gekozen oplossing. De binnenhaven leidt vanzelfsprekend tot enige vaarbewegingen op het Merwedekanaal, maar zal niet in betekenende mate van invloed zijn op het totale aantal vaarbewegingen op het Merwedekanaal.
Dat de druk op het roeiwater toe gaat nemen met de komende verstedelijking van de Merwedekanaalzone is onvermijdelijk, zeker als dat ook wordt afgezet tegen de door de raad besloten verbinding tussen Leidsche Rijn en Catharijnesingel via de Sijpesteijntunnel.

Aanpassingen van het bouwplan

Na de behandeling van het bestemmingsplan in uw commissie heeft op 7 oktober 2016 overleg plaatsgevonden tussen ontwikkelaar KWP en de gemeente. De vragen van uw commissie Stad en Ruimte zijn met hen besproken. De volgende aanpassingen zijn mogelijk binnen het bestemmingsplan en de gecoördineerde omgevingsvergunning (dus zonder totale herontwikkeling van het plan).

Woningbouwprogramma

Alleen de woningen in de blokken A en B zijn huurwoningen. Deze woningen zijn reeds verkocht aan een belegger. Om alsnog een deel van de woningen in de sociale huur aan te bieden betekent een ingrijpende herontwikkeling van het plan. KWP geeft aan in gesprek te zijn met vastgoedeigenaren in andere delen van de stad om ook daar woningbouw te gaan ontwikkelen. KWP is bereid schriftelijk te bevestigen in de toekomstige ontwikkeling in de gemeente Utrecht 30% sociale woningbouw te realiseren, indien zij een grondpositie kunnen verwerven.

Parkeren/groen

Gebouwd parkeren betekent een complete herontwikkeling van het bouwplan. Wel zit er nog enige ruimte in de huidige parkeerbalans, dus als enkele parkeerplaatsen vervallen (bijvoorbeeld een aantal van 3) kan de vrijkomende ruimte groen (bijvoorbeeld met extra bomen) worden ingevuld. Dat vergt wel enige herschikking van de buitenruimte. Minder parkeerplaatsen levert wel zorgen op bij KWP over het toch al beperkte totale aantal parkeerplaatsen. Veel daken worden al benut voor zonnepanelen., KWP verkent in hoeverre de resterende daken nog groen kunnen worden uitgevoerd.

Binnenhaven

KWP plaatst een bord privéhaven bij de ingang van de binnenhaven om recreatieve vaart uit de haven te weren. Daarnaast geeft KWP aan dat er via de nog op te richten VvE zal worden vastgelegd, dat de ligplaatsen uitsluitend beschikbaar zijn voor bewoners en dat er actief zal worden opgetreden tegen ‘illegale’ aanleg.

Samenvattend

Gezien de grote woningbehoefte in de Utrechtse regio, de kwalitatief hoogwaardige uitwerking van het bouwplan en inrichting van het (openbaar) toegankelijk terrein met de haven en horeca en de beperkte invloed van de haven op de vaarbewegingen in het Merwedekanaal, is het College van mening, dat er sprake is van een gewenst bouwplan. Ook zijn wij bereid bij de verdere ontwikkeling van deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone de huidige parkeeroplossing opnieuw onderdeel te laten zijn van nader onderzoek.

Wij verzoeken u het bestemmingsplan opnieuw in de Raadscommissie Stad en Ruimte te bespreken en het bestemmingsplan met inachtneming van de toegezegde wijzigingen ter stemming in de Raad te behandelen.

Het bestemmingsplan zal vooraf worden aangepast en in de toelichting zal uitdrukkelijk worden opgenomen dat het gaat om een privéhaven’, waarvan uitsluitend de bewoners van de omliggende woningen gebruik kunnen maken. Daarnaast zal ook in de gebruiksregels van het bestemmingsplan opgenomen worden dat de haven uitsluitend gebruikt mag worden door bewoners.

Gemeente Utrecht

Ontwikkelaar KWP zal in een aanvullende brief deze afspraken bevestigen en is uiteraard bereid een nadere toelichting te geven op de plannen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Overzicht bijlagen:

Bijlage 1:	Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59 (25 april 2005) en Twee kolommenstuk Inspraak Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59 (25 april 2005)
Bijlage 2a:	Exploitatieovereenkomst met bijlagen, openbare versie
Bijlage 2b:	GEHEIM - Exploitatieovereenkomst
Bijlage 3:	Ruimtelijke onderbouwing en overzicht aanpassingen Ruimtelijke onderbouwing ten opzicht van Nota van uitgangspunten 2004
Bijlage 4:	notulen raadscommissie Stad en Ruimte 12 april 2011, notulen vergadering gemeenteraad Utrecht 21 april 2011, voorbereidingsbesluit Kanaalweg 59 van 21 april 2011 en de brief van 9 februari 2011 aan de commissie Stad en Ruimte over de procedure artikel 19 lid 1 WRO
Bijlage 5:	Brief van 28 maart 2012 aan Kondor Wessels Projecten waarin vrijstelling werd verleend op grond van artikel 19 lid 1 WRO
Bijlage 6:	Herzien bouwplan Kanaalweg 59/Wilhelminawerf en vergaderverslag Consultatie herziene bouwplan Kanaalweg 59/Wilhelminawerf van 24 september 2013
Bijlage 7:	Definitief ontwerp buitenruimte Wilhelminawerf
Bijlage 8:	Aansluiting Wilhelminawerf op Merwedekanaal

Twee kolommenstuk
Inspraak Nota van Uitgangspunten
Kanaalweg 59

25 april 2005

Projectmanagementbureau
Postbus 8406
3503 RK Utrecht
tel. 030-2864944
fax 030 2864947

René Bouman, Dienst Stadsontwikkeling, vakgroep Wonen
Jan Peter Gulmans, Projectmanagementbureau
Dymph Hoffmans, Dienst Stadsontwikkeling, vakgroep Milieu en Duurzaamheid
Pauline Meijer, Projectmanagementbureau
Marlies de Nijs, Dienst Stadsontwikkeling, vakgroep Stedenbouw en Monumenten
Martin Schenk, Dienst Stadsontwikkeling, vakgroep Verkeer en Vervoer

Korte inleiding

Dit twee kolommenstuk is het resultaat van de inspraak op de Concept Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59. De Concept Nota van Uitgangspunten heeft van 1 september 2004 tot 1 oktober 2004 ter inzage gelegen op het wijkservicecentrum Zuidwest en Informatie Centrum Utrecht. Op 16 september 2004 heeft de gemeente een inspraakbijeenkomst georganiseerd. De inspraakreacties hebben tot enkele wijzigingen/aanvullingen in de Nota van Uitgangspunten geleid.

Het twee kolommenstuk bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een korte samenvatting van de inspraakreacties
- Een beschrijving van de aanpassingen in de Nota van Uitgangspunten, naar aanleiding van de inspraakreacties
- De inspraakreacties en de antwoorden van de gemeente hierop
- Een bijlage met namen- en adressenlijst van de insprekers.

Samenvatting

Over het algemeen wordt het planidee van de ontwikkelaar door de insprekers als positief ervaren. Het plan biedt een meerwaarde voor het omliggende gebied en er wordt gebruikt gemaakt van de waterkwaliteiten van het gebied.

De inspraakreacties zijn als volgt samengevat.

<u>Stedenbouw</u>
- Er bestaat relatief weinig weerstand tegen de voorgestelde bouwhoogten van het plan.

<u>Verkeer</u>
- Er wordt door insprekers belang gehecht aan continuïteit van het stedelijk netwerk van doorgaande fietsroutes, waar de Kanaalweg onderdeel van uitmaakt.
  De gemeente onderschrijft dat en wijst op maatregelen die moeten voorkomen dat de Kanaalweg op deze locatie een aantrekkelijke route wordt voor doorgaand verkeer.
- De auto's van bewoners van het plangebied leiden tot geluidsoverlast en overlast van autoverlichting bij woonbootbewoners van het Merwedeplantsoen.
  De gemeente is van mening dat deze overlast beperkt is vanwege de grote afstand tussen de woonschepen en de te bouwen woningen.
- Er bestaat onduidelijkheid of de langzaamverkeersverbinding over het Merwedekanaal onderdeel uitmaakt van het plan en wat de gevolgen van de brug aan de zijde van Dichterswijk-West zullen zijn.
  De langzaamverkeersverbinding maakt geen onderdeel uit van het plan. De betekenis van deze brug is van stedelijk belang (vermindering van de barrière tussen de oost-westkant van Utrecht) en locaal belang (voor de ontwikkeling van Dichterswijk West, het Defensieterrein en de

Kanaalweg 59). De betekenis van de brug is daarmee projectoverstijgend. Op dit moment bestaat er nog geen duidelijkheid over de exacte locatie en moment van feitelijke realisering van de brug. Dat is pas aan de orde als de realisering van de brug financieel haalbaar is.

Communicatie

- De verstrekte informatie over het plan is onvoldoende om een inspraakprocedure te starten.
  In deze fase van de planontwikkeling, namelijk het eerste initiatief, zijn de plannen nog globaal. De gemeente geeft de projectontwikkelaar randvoorwaarden mee om de plannen verder uit te werken.
  Belanghebbenden hebben op dit moment de mogelijkheid om hun bezwaren en/of vragen kenbaar te maken die betrekking hebben op de Nota van Uitgangspunten. Deze reacties kunnen aanleiding voor de gemeente zijn om de Nota van Uitgangspunten aan te passen. Bij verdere planontwikkeling volgt een nieuwe inspraakprocedure in het kader van de bouwaanvraag/artikel 19 procedure WRO, lid 1 (vrijstelling huidige bestemmingsplan). Dan hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in te spreken op basis van concrete bouwplannen.

Milieu

- Er is te weinig groen in het planidee van de projectontwikkelaar. De huidige monumentale bomen die langs beide kanten van het Merwedekanaal staan, moeten in het planidee worden opgenomen.
  De betreffende bomen maken geen onderdeel uit van het plangebied. Daarom kan de gemeente aan de projectontwikkelaar geen eisen stellen op dit gebied. De beperkte groenvoorzieningen in het plan worden gecompenseerd door de waterkwaliteiten van het plan.
- De Nota van Uitgangspunten houdt geen rekening met de geluidscontouren van de firma van Hees, gelegen aan de overzijde van het Merwedekanaal.
  Het bedrijf van Van Hees is vanuit de Milieuhinderwet een categorie 4 bedrijf. Dit betekent onder meer dat binnen een zone van 100 meter woningbouw, zonder het treffen van passende (geluids)maatregelen, niet is toegestaan. De gemeente is in overleg met de firma van Hees over een alternatieve locatie. Deze locatie is in overleg met Van Hees gevonden. Bestuurlijke besluitvorming hierover wordt op korte termijn verwacht. De verwachting van de gemeente en de projectontwikkelaar is dat in verband met de verdere uitwerking van het planidee en de te volgen artikel 19, lid 1 WRO procedure, op z'n vroegst eind 2006 met de bouw gestart kan worden. De gemeente gaat er vanuit dat tegen die tijd de verplaatsing van het bedrijf van Van Hees, heeft plaatsgevonden.

Aanpassingen Nota van Uitgangspunten

Naar aanleiding van de inspraakreacties is de Nota van Uitgangspunten op de volgende onderdelen aangepast.

Stedenbouw

Paragraaf 4.2.6
- punt 3. De zin dat langzaamverkeersverbinding over het Merwedekanaal onderdeel uitmaakt van het plan van de projectontwikkelaar is verwijderd.
- punt 4. Er is toegevoegd dat er bij de bouwhoogte van de hoekbebouwing die de Kanaalweg en Koningin Wilhelminalaan met elkaar verbindt uit wordt gegaan van 4 tot maximaal 6 bouwlagen (het planidee gaat uit van maximaal 7)

Eisen Stedenbouw
- De bouwhoogte van de hoekbebouwing die de Kanaalweg en Koningin Wilhelminalaan met elkaar verbindt is toegevoegd.

Milieu

Paragraag 4.4.1.2
- Toegevoegd is het geluid dat afkomstig is van ventilatoren op het dak van kantoren langs de Koningin Wilhelminalaan.
- Toegevoegd is de opmerking over het bedrijf van Van Hees in relatie tot woningbouwontwikkelingen op de Kanaalweg 59.

Verkeer

Paragraaf 4.5.3
- De alinea over de langzaamverkeersverbinding over het Merwedekanaal is verwijderd.

Verdere aanpassingen betreffen:

- Toevoeging van een samenvattende beoordeling van het model "Wonen aan een binnenhaven" in hoofdstuk 5
- Aangepaste planning in hoofdstuk 7

Overige aanpassingen

Paragraaf 3.1
De inleiding is verkort en het aantal woningen van het plan zijn benoemd.

Paragraaf 4.2.6
In het eisenoverzicht is de financiële bijdrage voor de realisering van de langzaamverkeersverbinding over het Merwedekanaal, vervangen door een investering in de openbare ruimte van de Kanaalweg.

Paragraaf 4.3.5
Het eisen- en wensenoverzicht is verwijderd.

Paragraaf 4.5.1
Een tekstuele wijziging doorgevoerd van de bestaande tekst dat de langzaamverkeersverbinding op de Kanaalweg uitsluitend geschikt is voor langzaam verkeer. De wijziging houdt in dat verder uitgewerkt moet worden of deze brug al of niet geschikt zou moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer.

Paragraaf 4.8
In de algemene tekst en het eisenoverzicht is de financiële bijdrage voor de realisering van de langzaamverkeersverbinding over het Merwedekanaal, vervangen door een investering in de openbare ruimte van de Kanaalweg.

Hoofdstuk 5
Wijziging in de tekst over de langzaamverkeersverbinding van de Kanaalweg over verbinding tussen het Merwedekanaal en de binnenhaven. Dit is verandert in de tekst dat nader uitgewerkt wordt of deze verbinding (al of niet voor gemotoriseerd verkeer), nader wordt uitgewerkt

Hoofdstuk 6
Aan de aandachtspunten is toegevoegd dat de aard van de verbinding van de Kanaalweg over de doorgang van het Merwedekanaal naar de binnenhaven verder uitgewerkt wordt.

Naam inspreker	Reactie	Antwoord	Reactienummer
		Stedenbouw-hoogbouw	
van Kalles/Lemmens	Waarom bestaat het plan uit zeven bouwlagen tegenover de woonboten en twee bouwlagen aangrenzend aan de Kanaalweg 57/58?	De feitelijke inspraak betreft de Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59. Het plan waarnaar de inspreker verwijst betreft een schets van een voorbeelduitwerking van de projectontwikkelaar. In de Nota van Uitgangspunten wordt voor de ontwikkeling langs de Kanaalweg een 'losse' bebouwingsstructuur voorgesteld, waarbij sprake is van vooral losse blokken met een bouwhoogte van maximaal zes lagen. Kleinere bouweenheden, zoals het voorgestelde 'villa-gebouwtje', zijn ook denkbaar langs de Kanaalweg. Hiermee wordt voortgeborduurd op de karakteristiek van de Kanaalweg waarlangs incidenteel soortgelijke villa-achtige bebouwing voorkomt. De voorgestelde bouwhoogte langs de Kanaalweg is niet ingegeven door de hoogte van de woonboten die aan de overzijde van het Merwedekanaal liggen. In de voorbeelduitwerking van de projectontwikkelaar wordt middels een stukje bebouwingswand de aansluiting gemaakt met de reeds bestaande kantoorgebouwen, gelegen aan de Koningin Wilhelminalaan. Er ontstaat zo als het ware een gesloten stedenbouwkundig blok. In de voorbeelduitwerking geeft de projectontwikkelaar een hoogte aan van maximaal zeven bouwlagen. De gemeente gaat uit van een bouwhoogte van circa vier tot maximaal zes bouwlagen omdat deze bouwhoogte het beste aansluit bij de bouwhoogte van het bestaande kantoorblok. Met het creëren van dit aaneengesloten stedenbouwkundig blok wordt het mogelijk om een bouwplan te maken met een aantrekkelijk openbaar gebied (het voorgestelde insteekhaventje) dat aan alle kanten door voorkanten wordt omgeven.	1
J. Rijken, M. Thijssen, L. Hooft, E.W.	De appartementen met een hoogte van zes lagen zijn te hoog op deze locatie. Wij maken daar	In de gemeentelijke visie Merwedekanaalzone (2004, over de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone) en in de Nota	2

Kraansloof	bezwaar tegen. Onze woningen liggen tegenover het te bouwen appartementenblok van zes hoog. Dit beperkt onze privacy, de zonlichtinval en het zicht. Wellicht kunnen de appartementen verder van het Merwedekanaal worden geplaatst.	van Uitgangspunten wordt een maximale bebouwingshoogte voorgesteld van maximaal zes lagen langs de Kanaalweg. Daarnaast wordt voor de Kanaalweg een standaardprofiel voorgesteld, waarbij de bebouwing op enige afstand ligt van de weg. In de voorbeelduitwerking zal de 'hoekoplossing' met de voorgestelde appartementen langs de Kanaalweg door de projectontwikkelaar verder uitgewerkt moeten worden. Aandachtpunten bij de uitwerking zullen zijn: – Het realiseren van meer variatie in bouwhoogte (bouwhoogte variërend van vier tot maximaal zes lagen); de gemiddelde bouwhoogte gaat op dit punt dan dus iets omlaag. – Onderzoeken of het mogelijk is om het bouwblok in beperkte mate naar achter te verschuiven zodat het door de gemeente gewenste standaardprofiel kan worden gerealiseerd. – De NvU zal voor zover noodzakelijk hierop worden aangepast.	
S. Bloot	Het lijkt mij een goed plan. Het appartementencomplex van 11 verdiepingen is erg hoog.	Het hoogteaccent heeft een betekenis als 'accent punt' in het plan. Hierdoor zal de toeschouwer straks op afstand direct de bebouwing van de Kanaalweg 59 kunnen waarnemen. Bovendien ligt het hoogteaccent in de zichtlijn vanaf de Churchilllaan. Algemeen houdt de gemeente in de stad voor hoogteaccenten het principe aan van circa twee maal de voorkomende bouwhoogte. Bij een gemiddelde hoogte van circa vijf a zes bouwlagen komt dit dus overeen met tien a twaalf lagen. In de NvU is daarom een toegestane bouwhoogte opgenomen van tien bouwlagen, waarbij de exacte hoogte (tot maximaal twaalf lagen) door nader onderzoek zal worden vastgesteld. Bezonningstudies maken onderdeel uit van dit nader onderzoek.	3
K.J. Visser	Wij staan in principe achter het plan van de ontwikkelaar. Het creëert een aantrekkelijk woongebied. We vinden het een goed idee dat gekozen wordt voor losse bebouwingselementen in plaats van een rooilijn, voor de waarborging van	Voorstel is om op dit punt, langs de Kanaalweg, uit te gaan van een gevarieerde bouwhoogte tussen vier en maximaal zes lagen. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is de voorgestelde bebouwing iets te verschuiven. Het nog verder terugbrengen van de bouwhoogte (naar de	4

	het karakteristieke profiel. We zijn verbaasd dat de gemeente aan de zijde van het Merwedekanaal zes bouwlagen toelaat. Dit gaat ten koste van het uniek, open en natuurlijke karakter van de Merwedekanaalzone. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt heeft het de voorkeur om het huidige dwarsprofiel van de Merwedekanaalzone te spiegelen. Zo ontstaat een evenwichtiger en meer symmetrisch beeld. De toekomstige bebouwing sluit dan beter aan bij de huidige drie bouwlagen. Deze inspraak graag meenemen in de discussie over de uitgangspunten van het bouwplan.	voorgestelde drie bouwlagen) wordt niet wenselijk geacht. De locatie ligt in een gebied van de Merwedekanaalzone op relatief korte afstand van Stationsgebied en Binnenstad. Een hoge stedelijke dichtheid (relatief veel woningen op een klein oppervlak) is hier mogelijk en wenselijk (o.a. vanuit de gemeentelijke woningbouwtaakstelling). In de gemeentelijke visie Merwedekanaalzone wordt dit deelgebied als "Stedelijk Wonen" aangemerkt. Daarbij hoort een hogere stedelijke dichtheid. De voorbeelduitwerking van de projectontwikkelaar sluit daar qua bouwvolume goed op aan.	
Van Kalles/Lemmens	Waarom wordt er geen geleidelijke overgang van de bouwhoogte gecreëerd?	Voor het plangebied wordt een basishoogte voorgesteld van vier tot zes bouwlagen. Dit zal te zijner tijd gelden voor het gehele gebied, en dit sluit aan bij de basishoogte van onder andere de tegenovergelegen ontwikkeling van Dichterswijk-West. Met het aanhouden van deze basishoogte zal een evenwichtig stedelijk beeld ontstaan. Afwijking is alleen daar mogelijk waar accenten gewenst en betekenisvol zijn. De voorgestelde geleidelijke overgang in bouwhoogten sluit niet aan bij dit ontwikkelingsbeeld.	5
Stedenbouw-bestemmingsplan			
Van Kalles/Lemmens	Waarom wordt de hoogte die door het bestemmingsplan wordt aangegeven genegeerd?	De beoogde ontwikkeling betreft een nieuwe bestemming voor het plangebied. Het vigerend bestemmingsplan gaat uit van de bestemming bedrijfsterrein. De bestemming bedrijfsterrein vraagt om een veel beperktere bouwhoogte dan de bestemming woningbouw. Deze vigerende bouwhoogte is dan ook niet zomaar van toepassing te verklaren bij de beoogde nieuwe ontwikkeling.	6
M. Thijssen, E.W. Kraansloof, J Rijken	Wij zijn tegen het verlenen van vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan. Destijds hebben we bewust gekozen om hier te wonen vanwege de bestemming "Industrie". Een woonbestemming veroorzaakt 24 uur per dag activiteit.	In een stad die zich ontwikkelt is het logisch en noodzakelijk dat bestemmingen in de tijd veranderen: De Merwedekanaalzone is een vanouds industriële zone die ten gevolge van de diverse uitbreidingen van de stad steeds meer centraal in de stad is komen te liggen, en die geleidelijk haar oorspronkelijke functie verliest. Nu de Merwedekanaalzone midden in de stad ligt, wil de gemeente meewerken aan de transformatie van deze zone van een grotendeels laagwaardig extensief gebruikt	7

		bedrijfsterrein, naar een hoogwaardig werk- en woongebied. Deze transformatie is door de gemeente beschreven in de visie Merwedekanaalzone (2004). De zone zal hiermee een meer levendig en aantrekkelijk onderdeel worden van de stad en niet langer fungeren als barrière, maar als verbindende schakel. Over het algemeen wordt het vervangen van een industriebestemming door een woonbestemming door omwonenden als winst beschouwd, doordat (het risico van) mogelijke milieu- of lawaaihinder bij een woonbestemming in belangrijke mate afneemt.	
Stedenbouw-bestaande situatie			
Fam. Eshuis	Er moet voor de huidige situatie een realistisch plan worden gemaakt, dat rekening houdt met: – de gebouwen van de stadsverwarming; – de woonarken die aan de overzijde van het Merwedekanaal op ligplaatsen liggen die zijn opgenomen in het bestemmingsplan Dichterswijk-West; – de bestaande kantoren aan de zijde van de Koningin Wilhelminalaan; – de bestaande bomen. Dit plan hebben wij nog niet gezien.	De inspraak betreft de Nota van Uitgangspunten. In het vervolgtraject zal de voorbeelduitwerking worden uitgewerkt tot een echt planvoorstel. Genoemde punten zullen hierbij in overweging worden genomen.	8
Verkeer-ontsluiting gebied			
Fietsersbond	De Kanaalweg 59 maakt onderdeel uit van een stedelijk netwerk van doorgaande fietsroutes. Aan deze routes worden hoge eisen gesteld aangaande de kwaliteit. Onder meer conflictvrij ten opzichte van gemotoriseerd verkeer door aanleg van fietspaden of autoluw houden van fietsroutes. De Kanaalweg voldoet redelijk aan deze eis. Het gevaar bestaat dat door het plan het autoluwe karakter verloren gaat. Daarom vraagt de Fietsersbond de volgende uitgangspunten vast te leggen: – Een autoluwe Kanaalweg, met een maximumsnelheid van 30 km per uur en – Het weren van doorgaand autoverkeer.	In de Visie Merwedekanaalzone is de Kanaalweg aangeduid als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. De intensiteit van het autoverkeer en het aandeel vrachtverkeer op deze weg is hiermee in overeenstemming. Door de wijze van aansluiten van de Kanaalweg op het bovenliggend wegennet, i.c. de Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M. A. Tellegenlaan wordt voorkomen dat de Kanaalweg een aantrekkelijke route vormt voor het doorgaand verkeer. In de Nota van Uitgangspunten is de wens aangegeven om te zorgen voor goed toegankelijke fietsenstallingen bij de woningen, zodat het gebruik van de fiets in plaats van de auto bij verplaatsingen op stedelijk niveau wordt gestimuleerd. Als eis is opgenomen dat de routes voor voetgangers en fietsers naar en van haltes van het openbaar	9

	Stimuleer het maximale gebruik van de fiets, onder andere door rekening te houden met de situering van bergingen van woningen en bedrijven. Dit betekent korte loopafstanden naar bergruimtes, goede beveiliging ervan en ruimte voor meer dan één (lig)fiets voor woningen en bedrijven.	vervoer op de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan sociaal veilig en verkeersveilig zijn.	
M. Thijssen, E.W. Kraansloof,	De Kanaalweg is momenteel een doorgaande fietsroute met weinig autoverkeer. Als het straks de ontsluitingsweg wordt van alle te bouwen woningen, is er meer geluidsoverlast en overlast van autoverlichting, omdat de weg langs de binnenhaven haaks staat op het Merwedekanaal.	Verwacht wordt dat de hinder door de uitstraling van koplampen van auto's beperkt zal zijn vanwege de grote afstand tot de woonschepen en woningen aan de oostzijde van het Merwedekanaal.	10
Verkeer-langzaamverkeersverbinding			
M. van Eck/H. Janssen	Wat is de status van de langzaamverkeersverbinding over het Merwedekanaal? De brug is geen onderwerp van het plan, maar de Nota van Uitgangspunten spreekt dit tegen. De brug wordt zelfs als doorslaggevend element in de plannen van de projectontwikkelaar genoemd. Op welke plaats moet de brug tot stand komen en welke consequenties heeft dat voor de direct omwonenden van de brug?	In de gemeentelijke visie Merwedekanaalzone (2004) zijn onder meer de stedenbouwkundige en verkeerskundige kaders beschreven voor ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. In deze visie is aangegeven dat de barrière tussen de oost- en westkant van Utrecht verminderd zou moeten worden. Een langzaamverkeersverbinding tussen Dichterswijk-West en Transwijk levert daar een belangrijke bijdrage aan. De beoogde langzaamverkeersverbinding heeft een projectoverstijgende betekenis (is dus niet alleen van belang voor de ontwikkeling van de Kanaalweg 59, maar ook voor de ontwikkeling van het Defensieterrein en Dichterswijk-West). Op dit moment bestaat er nog geen duidelijkheid of een langzaamverkeersverbinding financieel haalbaar is en wanneer deze verbinding gerealiseerd kan worden. Conclusie: De gemeente reserveert ruimte voor de aanleg van een langzaamverkeersverbinding in de toekomst. De financiële haalbaarheid, de exacte locatie alsmede het moment van de feitelijke realisering van de brug is op dit moment nog niet bekend. De exacte bepaling van de plaats van de brug en de consequenties voor omwonenden komen pas aan de orde als sprake is van het daadwerkelijk realiseren van de brug.	11

		De langzaamverkeersverbinding maakt geen onderdeel uit van de voorbeelduitwerking van de projectontwikkelaar. De Nota van Uitgangspunten zal op dit punt worden aangepast.	
M. van Hees, B.V. Aannemersbedrijf B. van Hees en Zonen	Er is door de afdeling Stedenbouw en Monumenten als randvoorwaarde een brug voor langzaam verkeer benoemd tussen het plangebied en de wijk Dichterswijk-West. De exacte ligging en hoogte van de brug is op basis van de ter inzage gelegde informatie niet vast te stellen. Wel is het volgende duidelijk: De brug zal uitkomen op de 300 meter lange loswal van Van Hees langs het Merwedekanaal en zal deze doorsnijden. Zonder medewerking van Van Hees kan de brug niet worden aangelegd. Deze medewerking zal niet worden gegeven, aangezien de brug de bedrijfsvoering in onaanvaardbare mate zou aantasten. De brug zal kunnen uitkomen ter hoogte van de ligplaats van woonarken, waaronder de woonark van het bedrijf van Van Hees op het adres Merwedeplantsoen 1. Deze ligplaats zou verloren kunnen gaan, waarmee van Hees niet kan instemmen. Er zal sprake zijn van een hoge brug. Voor zover de ligplaats van Van Hees niet verloren zou gaan, zal deze als gevolg van de hoogte van de voetgangersbrug van en sterk verhoogde inkijk vanaf de brug te lijden hebben. Daar zal sprake zijn van een onaanvaardbare privacyvermindering. Gelet op bovenstaande verzoeken wij de gemeente om geen medewerking te verlenen aan het bouwplan, zeker als deze in ongewijzigde vorm blijft.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar het antwoord op reactie nummer 11. Als aanvulling op dat antwoord: Momenteel voeren de gemeente en firma Van Hees overleg over verplaatsing van het bedrijf. De verplaatsing van het bedrijf bepaalt de verdere ruimtelijke inrichting van dit deel van Dichterswijk West en daarmee ook de locatie van de langzaamverkeersverbinding. De exacte bepaling van de plaats van de brug en de consequenties voor omwonenden komen pas aan de orde als sprake is van het daadwerkelijk realiseren van de brug. Ook zullen dan de overige aspecten van de invloed van een dergelijke brug ten aanzien van de omgeving worden behandeld.	12
Van Kalles/Lemmens	Voor welk verkeerstype (fietsers, bromfietsers en/of voetgangers) is de eventuele nieuwe langzaamverkeersbrug over het Merwedekanaal bedoeld?	Een langzaamverkeersbrug is in beginsel bedoeld voor langzaam verkeer, dat wil zeggen voetgangers en (brom-) fietsers. In verband met gladheidsbestrijding kan het noodzakelijk zijn in voorkomende gevallen (strooi-)auto's toe te laten.	13
J. Rijken	Ik maak bezwaar tegen de bouw van een brug	Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het	14

	voor langzaam verkeer, vanwege: – toename van verkeer aan de Oostkant van het Merwedekanaal; – horizonvervuiling, want het uitzicht over het Merwedekanaal wordt beperkt; – toename van geluidsoverlast door auto's op de brug.	antwoord van reactienummer 11. Overigens heeft de brug geen betrekking op autoverkeer. Er zal daarom geen sprake kunnen zijn van geluidsoverlast van auto's op de brug.	
Fam. Eshuis, M. Thijssen, M. van Eck/H. Janssen	Het aanleggen van een brug over het Merwedekanaal is niet nodig, gelet op de nabijheid van de Balijeburg en de Nelson Mandelabrug. Een dergelijke brug voor een klein nieuwbouwproject is geldverspilling. Verder is het van belang dat het Merwedekanaal toegankelijk blijft voor (historische) binnenvaartschepen waaronder het Statenjacht, aangezien deze in de historische binnenhaven komen te liggen. De voorgestelde brug voor langzaam verkeer staat tevens gepland dwars over een woonark (Merwedeplantsoen 3). Er is geen rekening gehouden met de woonboten die overigens een legale status hebben.	Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord van reactienummer 11.	15
Van Kalles/Lemmens	Op dit moment is er geen goede verbinding voor (brom)fietsers van de Kanaalweg naar de Balijebrug. Een betere aansluiting op de Balijebrug is een goedkopere en beter haalbare en makkelijkere oplossing dan een verbinding over het Merwedekanaal, met Dichterswijk-West en Rivierenwijk. Waarom kiest de gemeente daar niet voor? Dan wordt de geïsoleerde ligging van het plangebied, zoals de gemeente dat aangeeft, ook opgeheven. Het voorzieningengebied van de toekomstige woningen wordt dan gevormd door de Balijelaan, Vondellaan en Rijnlaan.	Het klopt dat er voor fietsers en bromfietsers geen korte en rechtstreekse verbinding is tussen de Kanaalweg en de Balijebrug. Een mogelijkheid voor de genoemde rechtstreekse verbinding is door de gemeente onderzocht. Om twee redenen ziet de gemeente van deze verbinding af. De mogelijkheid tot verbeteren van de aansluiting van de Kanaalweg op de Balijebrug voor (brom-)fietsers is beperkt door het grote hoogteverschil tussen beide wegen ter hoogte van de brug over het Merwedekanaal en het voor fietsers acceptabele maximale hellingspercentage. Hiervoor zou een separate hellingsbaan langs de Kanaalweg aangelegd moeten worden. De bestaande wegensituatie is daarvoor onvoldoende geschikt. Ten tweede wordt de maaswijdte van het netwerk van de langzaam verkeersverbindingen hierdoor niet verkleind.	16
Communicatie			
M. Thijssen	Waarom was er geen maquette aanwezig, zoals in het Stadsplan was aangekondigd?	Het College van B&W biedt haar excuses aan voor het feit dat er niet, zoals in het Stadsplan was aangekondigd, een	17

		maquette van de voorbeelduitwerking aanwezig was. De projectontwikkelaar heeft in een vroeg stadium bij het schetsen van het planidee een maquette van piepschuim laten maken. Deze maquette zou aanwezig zijn op de inspraakavond. Aangezien er tussen de maquette en het gepresenteerde planidee in de Nota van Uitgangspunten enkele verschillen zaten, heeft de gemeente besloten om, ter voorkoming van verwarring, de maquette niet op de avond te tonen. Omdat de tekst van het Stadsplan waarin de maquette werd aangekondigd al bij de drukker lag, en om het Stadsplan tijdig bij de belanghebbenden te kunnen bezorgen, kon de aankondigingstekst van de maquette niet meer worden aangepast. Ter vervanging van de maquette heeft de gemeente enkele driedimensionale vergrotingen van het planidee gemaakt en deze op de inspraakavond getoond.	
M.van Eck/H. Janssen, Fam. Eshuis	Wij willen als direct betrokkenen serieus genomen worden en goed en betrouwbaar op de hoogte worden gebracht van de juiste informatie. Daar was geen sprake van: – Geen afdoende en duidelijke inzage in de plannen; – Geen duidelijke weergave van de bestaande situatie; – Geen enkele vermelding, vernoeming van de huidige woonschepen op tekeningen en plannen; – Geen duidelijke weergave van de relatie van het plangebied met de bestaande omringende ruimte; – Geen of onduidelijke beschrijving van de status van het zogenaamde planidee. Het kan werkelijk nog alle kanten op. De inspraakprocedure mag nog niet gestart worden als de informatie niet juist en volledig is.	De Nota van Uitgangspunten is de eerste formele reactie van het College op een particulier bouw-/planinitiatief. In deze initiatieffase zijn de ideeën en plannen van de initiatiefnemer nog globaal. Concrete informatie over het plan of de inpassing daarvan in de omgeving is op dit moment nog niet bekend. Het College geeft de projectontwikkelaar randvoorwaarden en wensen mee, die zijn vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten. Op basis van deze randvoorwaarden en mogelijke zienswijzen van belanghebbenden, werkt de projectontwikkelaar (in de voorbereidings- en ontwerpfase) zijn voorbeelduitwerking verder uit tot voorlopig ontwerp. De informatie over het plan en de inpasbaarheid daarvan in de omgeving wordt steeds duidelijker. Dit leidt uiteindelijk tot het definitieve bouwplan. Als de projectontwikkelaar te zijner tijd bij de gemeente een aanvraag indient voor het verlenen van een bouwvergunning, hebben belanghebbenden formeel de mogelijkheid om hun bezwaren ten aanzien van het bouwplan en het verlenen van een vrijstelling van het huidige bestemmingsplan (artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) aan de gemeente kenbaar te maken.	18
Milieu			

Van Kalles/Lemmens, M. van Eck/H. Janssen	Waarom heeft groen geen aandacht van de gemeente in de Nota van Uitgangspunten? Beplanting langs het Merwedekanaal zou ook onderdeel moeten zijn van de plannen. De projectontwikkelaar moet aandacht hebben voor de huidige werkelijkheid van grote groene bomen. De monumentale bomen langs weerszijden van het kanaal, zijn weergegeven op de "artist impression". Graag zien wij deze bomen opgenomen in de plannen. Niet alleen vanwege de decoratieve en historische waarde, maar ook vanwege de functie als natuurlijk windscherm tegen de wind die op deze plek veelvuldig waait.	Het groen langs het Merwedekanaal is geen onderdeel van het plangebied. De gemeente kan daarom hierover geen eisen stellen aan de projectontwikkelaar. Voor het plangebied dient een inventarisatie van groen en de bomen te worden gemaakt. Dan zal bepaald worden welke bomen behouden kunnen worden. Een velvergunning zal alleen worden verleend indien noodzakelijk. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de ecologische of groenstructuur van de stad. Hoewel er in het plan weinig aandacht is voor groenkwaliteit, wordt dit gecompenseerd door de waterkwaliteit van de binnenhaven en het Merwedekanaal.	19
M. van Eck/H. Janssen	Naast eventuele geluidsoverlast van de aangrenzende warmtehulpcentrale, zijn er nog twee geluidsbronnen: – Aan de Merwede-kant van het kanaal (oostzijde van het Merwedekanaal) zit een bedrijf dat geluid produceert; – In ieder geval maken airco installaties van twee kantoren die nabij het plangebied liggen (Koningin Wilhelminalaan) veel geluid. Bij zuid- tot noordwestelijke windinrichtingen leveren die voor bewoners in en aan het kanaal veel geluidsoverlast op.	Het bedrijf waar de inspreker naar verwijst is het bedrijf van de firma Van Hees. Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord van reactie nummer 21. Eisen ten aanzien van beperking van geluidsoverlast van de aanliggende kantoren zal worden meegenomen. De Nota van Uitgangspunten zal hierop worden aangepast.	20
M. van Hees	De concept Nota van Uitgangspunten houdt bij het bepalen van de geluidsbelastingscontouren op geen enkele wijze rekening met de aanwezigheid van het bedrijf van Van Hees. Hoewel het bedrijf gelegen is in het bestemmingsplan Dichterswijk-West en de gronden waarop het bedrijf gelegen is een afwijkende bestemming hebben, is er sprake van een legale vestiging. Op basis van het voordien geldende bestemmingsplan legaliseert namelijk het overgangsrecht zijn aanwezigheid. Bij het bepalen van de geluidsbelastingen van de te bouwen woningen en kantoren zal derhalve	Het bedrijf van Van Hees is vanuit de Milieuhinderwet een categorie 4 bedrijf. Dit betekent onder meer dat binnen een zone van 100 meter woningbouw, zonder het treffen van passende (geluids)maatregelen, niet is toegestaan. De gemeente is in overleg met de firma van Hees over een alternatieve locatie. Deze locatie is in overleg met Van Hees gevonden. Bestuurlijke besluitvorming hierover wordt op korte termijn verwacht. Terecht wordt aangegeven dat voor de firma een overgangsrecht geldt, inzake het vastgestelde bestemmingsplan Dichterswijk-West. Aangezien het bedrijf op afzienbare termijn verplaatst zal worden, wordt in de Nota van Uitgangspunten niet ingegaan	21

	rekening gehouden moeten worden met de effecten van de geluidsbelasting van het bedrijf van Van Hees.	op de geluidsbelasting van het bedrijf voor de te bouwen woningen. De verwachting van de gemeente en de projectontwikkelaar is namelijk dat in verband met de verdere uitwerking van het planidee en de te volgen artikel 19, lid 1 WRO procedure, op z'n vroegst eind 2006 met de bouw gestart kan worden. De gemeente gaat er vanuit dat tegen die tijd de verplaatsing van het bedrijf van Van Hees, heeft plaatsgevonden.	
M. van Hees	In de concept Nota van Uitgangspunten wordt de geluidsbelasting voor wegverkeer en industrielawaai apart benaderd. Er zal echter sprake zijn van een gecumuleerde geluidsbelasting, temeer daar in de concept Nota van Uitgangspunten gewezen wordt op de mogelijkheid dat een hogere grenswaarde dan de voorkeurswaarde kan worden vastgesteld. Volgens de Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingsgeluid, zal rekening gehouden meten worden met de cumulatie van geluid.	Ten aanzien van het aspect geluid zijn in de Wet geluidhinder per te onderscheiden geluidsbron (wegverkeer en gezoneerd industrieterrein) regels gesteld. Deze regels bestaan o.a. uit een normenstelsel. De Wet geluidhinder schrijft derhalve voor dat er per geluidsbron apart de geluidsbelasting in beeld dient te worden gebracht. Bij het aanvragen van een ontheffing (bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde tot maximaal de maximale ontheffingswaarde) dient aangegeven te worden of er andere geluidsbronnen in gevolge de Wet geluidhinder een rol spelen. Indien dit het geval is, dient Gedeputeerde Staten bij de afweging om een hogere grenswaarde op grond van artikel 157 van de Wet geluidhinder cumulatie van deze bronnen die vallen onder de reikwijdte van de Wet geluidhinder te betrekken. Ten aanzien van geluidsbronnen die niet vallen onder de Wet geluidhinder (bijvoorbeeld bedrijven op een niet gezoneerd terrein) dient in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een integrale afweging te worden gemaakt omtrent de planvorming, Hierbij dient het aspect geluid te worden betrokken. In de richtlijn omgevingslawaai is aangegeven dat gemeenten met meer dan 200.000 inwoners op 1 juni 2007 een rapportage aan de minister van VROM moeten overleggen met betrekking tot de geluidssituatie in het jaar 2006. Deze Europese richtlijn heeft geen betrekking op nationale regelgeving omtrent planvorming in relatie tot geluid. Deze aspecten blijven geregeld, zoals hiervoor gemeld, in de Wet geluidhinder respectievelijk in het kader	22

		van de WRO. Deze richtlijn heeft derhalve geen raakvlak met de voorgestane planontwikkeling.	
Divers			
S. Bloot	Ik woon in de buurt van het plangebied. Mijn huis staat niet op palen. Als er gebouwd gaat worden, veroorzaken de trillingen dan geen schade aan mijn woning?	De gemeente hanteert voor bouwprojecten, waarbij gefundeerd gaat worden, de volgende procedure. Op grond van de Bouwverordening gelden voor het funderen van gebouwen, waarbij sprake is van heien, bepaalde maximale trillingseisen. Deze eisen worden aan de ontwikkelaars opgelegd. Zij dienen zelf te bepalen welke vorm van funderen optimaal is in de gegeven situatie. Voor deze locatie is nog geen keuze en onderzoek gedaan naar funderingsmethodiek. Behalve bodemonderzoek en onderzoek naar de funderingswijze van de bestaande bebouwing kan in opdracht van de ontwikkelaar voorafgaand aan de realisatie van dit project, een opname gemaakt worden van alle gevels (gebouwen) in de naaste omgeving van de werkzaamheden. Aan de hand van de vooropname kan later bekeken worden of bijvoorbeeld een scheur is ontstaan. Om deze reden worden de vooropnames geregistreerd.	23
S. Bloot	Op het Defensieterrein moeten nog bommen liggen uit de oorlog. Worden deze niet geactiveerd door de trillingen als er gebouwd gaat worden?	Er is in opdracht van de gemeente onderzoek verricht naar de mogelijke potentiële bommenlocaties op het Defensieterrein. Dit onderzoek bevestigt dat er ten tijde van de tweede wereldoorlog bominslagen hebben plaatsgevonden. Op basis van deze gegevens zijn de risicogebieden van het Defensieterrein (plaatsen waar mogelijk bommen zouden kunnen liggen) in kaart gebracht. De Kanaalweg 59 behoort niet tot het risicogebied. Dat neemt niet weg dat er grote zorgvuldigheid betracht wordt voorafgaand en tijdens de bouw. De projektontwikkelaar zal daarom voor het bouwrijpmaken van de grond eventuele risico's in kaart brengen. De mogelijke risico's die de bouwactiviteiten kunnen hebben voor het omliggende gebied worden met de gemeente besproken. Op basis van deze inventarisatie worden, indien daar sprake van is, te nemen maatregelen bepaald.	24
J. Rijken	Ik maak bezwaar tegen het plan want het veroorzaakt een toename van geluidsoverlast,	De genoemde bezwaren met betrekking tot geluidsoverlast en lichtintensiteit zijn voor het planidee volgens wettelijke	25

	gezichtsvervuiling en hinder door lichtintensiteit.	grenswaarden aanvaardbaar. Gezichtsvervuiling is vooral een persoonlijke ervaring. De genoemde bezwaren hangen direct samen met de beoogde transformatie van een matig gebruikt industrie terrein tot een stedelijk woon-/werkgebied. Deze transformatie is echter voor het functioneren van de stad van groot belang: er ontstaat de mogelijkheid om verschillende gebieden beter aan elkaar te koppelen, en er ontstaat een aantrekkelijk nieuw woongebied, dat tegemoet komt aan de gemeentelijke woningbouwtaakstelling.	
J. Rijken	Ik maak bezwaar tegen het slopen van de panden Kanaalweg 57/58.	Er worden voor deze planontwikkeling geen panden gesloopt. De panden van de Kanaalweg 57/58 liggen buiten het eigendomsgebied van de projectontwikkelaar.	26
M. Thijssen	In de haalbaarheidsstudie stond geen plattegrond van de huidige situatie. Daardoor is het niet mogelijk om een idee te krijgen hoe het plan in de bestaande omgeving wordt ingepast.	In de haalbaarheidsstudie worden plattegronden/impressies weergegeven waarbij de directe omgeving van het plangebied is betrokken (kantoren langs Koningin Wilhelminlaan, de warmtehulpcentrale, een deel van het Defensieterrein). Aangezien het gaat om een planidee dat verder uitgewerkt moet worden, zal met name in de vervolgfasen, als het planidee concreter wordt, de relatie met de omgeving realistischer in kaart gebracht worden.	27

Bijlage: naam- en adressenlijst insprekers

NAAM	ADRES	PC	PLAATS
J. Rijken	Merwedeplantsoen 9a	3521 ES	UTRECHT
Fietsersbond afdeling Utrecht-Stad, t.a.v. H.J. van der Horst	Postbus 2828	3500 GV	UTRECHT
Laurens Hooft	Merwedeplantsoen 15	3521 ES	UTRECHT
ir. K.J. Visser	Merwedekade 127	3521 ER	UTRECHT
E.W. Kraansloof	Merwedeplantsoen 13	3521 ES	UTRECHT
dhr. J. Eshuis/mevr. C. Eshuis-Wiermans	Merwedeplantsoen 5	3521 ES	UTRECHT
Van Kalles/Lemmens	Merwedekade 128	3521 ER	UTRECHT
M. van Eck en H. Janssen	Merwedeplantsoen 7	3521 ES	UTRECHT
M. Thijssen	Merwedeplantsoen 9	3521 ES	UTRECHT
De heer M. van Hees en B.V. Aannemersbedrijf B. van Hees en Zonen	Merwedeplantsoen 3	3521 ES	UTRECHT
S. Bloot	Overste den Oudenlaan 52	3527 KW	UTRECHT

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Grondzaken
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 01 10 Fax 030 - 286 01 00
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Kondor Wessels Projecten bv
t.a.v. de heer C. Duchateau
Postbus 1229
3600 BE Maarssen

Behandeld door	P.J. van den Heuvel	Datum	
Doorkiesnummer	286 01 08	Ons kenmerk	REO 15.501358
E-mail	p.van.den.heuvel@utrecht.nl	Onderwerp	Exploitatieovereenkomst Kanaalweg 59
Bijlage(n)	div.		
Uw kenmerk		Verzonden	03 FEB 2015
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Duchateau,

Hierbij zend ik u een geparafeerd en ondertekend exemplaar van de met u gesloten Exploitatieovereenkomst betreffende het exploitatiegebied Kanaalweg 59, alsmede de geparafeerde bijlagen.

Op 2 februari 2015 is bestuurlijk besloten tot het aangaan van deze Exploitatieovereenkomst met Kondor Wessels Projecten B.V..

Ik hoop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

A.H.R. van Beest
hoofd Grondzaken

EXPLOITATIEOVEREENKOMST

KANAALWEG 59

Ondergetekenden,

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid KondorWessels Projecten B.V., statutair gevestigd te Rijssen aldaar kantoorhoudende aan de Reggesingel 4, 7461 BA te Rijssen, ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 06061765, welke besloten vennootschap rechtsgeldig wordt vertegenwoordigd door de heer H.T.J.M. Roelofs en de heer M.H. Luchjenbroers, als gezamenlijk bevoegd bestuurders,

hierna te noemen "de exploitant";

en

2. de te Utrecht gevestigde publiekrechtelijke rechtspersoon: Gemeente Utrecht, kantoorhoudende te 3512 GG Utrecht, Korte Minrebroederstraat 2 (postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht), te dezen vertegenwoordigd door het hoofd van de afdeling Grondzaken van Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, de heer Ä.H.R. van Beest, hierna te noemen "de gemeente";

Exploitant en gemeente in het hiernavolgende tezamen aan te duiden als "partijen";

IN AANMERKING NEMENDE:

- dat exploitant op eigen initiatief bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht een aanvraag heeft ingediend om medewerking te verlenen aan het voor eigen rekening en risico in exploitatie brengen van de gronden gelegen in het gebied, nader te noemen "het exploitatiegebied", zoals aangegeven op het met een bolletjeslijn omgrensde gebied op de aan deze overeenkomst als Bijlage 1 gehechte tekening met het nummer A 35.798;

- dat exploitant de hiervoor aangeduide gronden in eigendom heeft verworven en rechten kan doen gelden met betrekking tot het ontwikkelen van het bedoelde exploitatiegebied tot woongebied met circa 168 woningen;

- dat de exploitant het voornemen heeft alle werkzaamheden binnen het exploitatiegebied, waaronder de nodige sloopactiviteiten, het bouwrijp maken, het uitvoeren van alle benodigde grondonderzoeken, het eventueel saneren van de percelen grond, het bouwen van de woningen en het inrichten van de openbare ruimte (het woonrijp maken), nodig voor de planontwikkeling, zelf voor eigen rekening en risico te (doen) realiseren;

- dat de exploitant na de inrichting van de openbare ruimte op aan haar in eigendom toebehorende gronden deze openbare ruimte zoals weergegeven met een enkelvoudige en met een zeer fijne stippelarcering op de bij deze overeenkomst gevoegde tekening met het nummer A 35.792 in eigendom zal overdragen aan de gemeente Utrecht;

- dat de exploitant oorspronkelijk het Voorlopig ontwerp Wilhelminawerf (Arcasgroep dd. februari 2008) en het Voorlopig ontwerp inrichtingsplan (Annemieke Diekman Landschapsarchitecten d.d. 27-11-2007) als uitgangspunt voor de planontwikkeling wilde hanteren;

- dat de gemeente hiervoor op 28 maart 2012 een artikel 19 WRO vrijstelling heeft verleend;

- dat vanwege een hiaat in het overgangsrecht WRO - Wabo de verleende vrijstelling niet onherroepelijk kon worden en er vervolgens is besloten om een nieuwe bestemmingsplanprocedure te doorlopen waarbij de exploitant een nieuw bouwplan heeft laten opstellen dat past bij de nieuwe economische omstandigheden op basis waarvan zij tot planontwikkeling wenst over te gaan;

- dat de nieuwe planontwikkeling niet in overeenstemming is met het vigerende bestemmingsplan Kanaleneiland uit 1976 (goedgekeurd door de Raad op 6 april 1978 en goedgekeurd door GS op 27 april 1979);

- dat als gevolg daarvan de gemeente een nieuw bestemmingsplan dient vast te stellen waarbij onder meer de financiële haalbaarheid wordt aangetoond;

- dat de exploitant een aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de gemeente zal indienen voor het nieuwe bouwplan, welke aanvraag ontvankelijk dient te zijn binnen het nieuw vast te stellen bestemmingsplan;

- dat met de aangrenzende grondeigenaar NUON is afgesproken dat bij de tot strandkoming van het nieuwe bestemmingsplan voor het plangebied een nieuwe hogere grenswaarde procedure wordt doorlopen.

- dat voor het gemeentelijke kostenverhaal artikel 6.24 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is;

- dat deze exploitatieovereenkomst een uitwerking is van de d.d. 23 juli 2008 tussen partijen gesloten Ontwikkelingsovereenkomst en deze vervangt deze met uitzondering van het in artikel van het in artikel 3 van de Ontwikkelingsovereenkomst bepaalde;

- dat bedoelde Ontwikkelingsovereenkomst met de ondertekening van deze exploitatieovereenkomst zal worden ontbonden met uitzondering van de punten zoals bedoeld in artikel 3 van deze overeenkomst, welke tussen partijen van kracht blijven;

- dat de gemeente bereid is haar medewerking te verlenen aan het in exploitatie brengen van het exploitatiegebied, indien door de exploitant voldoende waarborgen worden getroffen voor een doeltreffende en stelselmatige ontwikkeling van dat gebied met een passend programma en bijbehorende kwaliteit, alsmede voor de financiële consequenties daarvan voor de gemeente;

- dat partijen met het sluiten van de onderhavige overeenkomst een regeling beogen te treffen als bedoeld in afdeling 6.4 Wro;

verklaren dat deze overeenkomst wordt aangegaan onder de volgende bepalingen en bedingen:

Voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring.

Deze overeenkomst komt niet tot stand (ook niet voorwaardelijk) tot het moment dat het bevoegde orgaan van de gemeente Utrecht daartoe heeft besloten.

De gemeente verleent medewerking aan de exploitant voor het in exploitatie brengen van gronden gelegen in het exploitatiegebied, één en ander onder de navolgende bedingen:

1. Begripsbepalingen

1.1 Bouwplan: het in artikel 3 van deze overeenkomst genoemde programma.

1.2 Bouwrijp maken: het aan-/verleggen of doen aan-/verleggen van de benodigde riolerings-, gas-, water-, electriciteitsleidingen en/of kabels, inclusief de aansluitingen op de bestaande voorzieningen het aan- en/of afvoeren van grond voor het op hoogte brengen; het slopen van eventueel te verwijderen bebouwing en het afvoeren van materialen, het vellen en verwijderen van bomen na verleende kapvergunning, het verwijderen van eventuele zich in de grond bevindende omstandigheden die toekomstige bebouwing zouden kunnen belemmeren; het zorg dragen voor voldoende ontwatering.

1.3 Bruikbare omgevingsvergunning: een omgevingsvergunning die onherroepelijk is geworden dan wel een omgevingsvergunning waartegen een bezwaar of beroep is ingesteld zonder dat een verzoek is ingediend tot schorsing van de omgevingsvergunning of een ingesteld schorsingsverzoek is afgewezen.

1.4 Exploitatiegebied/Plangebied: het gebied zoals aangeduid in de considerans onder het eerste aandachtstreepje, en zoals met een balletjeslijn weergegeven op de tekening welke als bijlage 1 aan deze overeenkomst is gehecht.

1.5 Exploitatieplan: plan als bedoeld in artikel 6.12 Wro.

1.6 Inrichtingsplan: een plan waarin de inrichting van de niet bebouwde ruimte in het exploitatiegebied wordt uitgewerkt.

1.7 Woningbouwcategorieën: een in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen financieringscategorie voor woningbouw, waaromtrent in het ruimtelijk besluit en exploitatieplan regels kunnen worden gesteld.

1.8 Openbare ruimte: het deel van de planontwikkeling bestemd voor infrastructurele voorzieningen en groenvoorzieningen dat publiekelijk toegankelijk is, welk deel na realisatie van de planontwikkeling openbaar zal worden in de zin van de Wegenwet.

1.9 Woonrijp maken: het na afronding van de bouwactiviteiten afwerken van de percelen, waarop de planontwikkeling is gerealiseerd, voor het uiteindelijke gebruik door het aanbrengen van diverse voorzieningen op of in het maaiveld, zoals definitieve verhardingen, afwateringssystemen, straatverlichting, groenvoorzieningen en straatmeubilair.

2. Gemeentelijke medewerking, uitvoeringsafspraken

2.1 De gemeente zal zich inspannen onder de in of krachtens deze overeenkomst gestelde voorwaarden medewerking te verlenen aan de planontwikkeling met de realisatie van circa 168 woningen, een horeca paviljoen en bijbehorende parkeerplaatsen conform de door de exploitant bij de gemeente in te dienen omgevingsvergunning krachtens deze overeenkomst en de bijbehorende bijlagen.

2.2 Het door of namens de exploitant op te stellen Inrichtingsplan (zie bijlage 7 bij deze overeenkomst) voor de openbare ruimte binnen het Exploitatiegebied dient in te gaan op de ruimtelijk-functionele samenhang met de omgeving. Een onderdeel van het Inrichtingsplan is een bomenparagraaf waarin is aangegeven welke bomen worden geveld en op welke plekken de gevelde bomen worden gecompenseerd (al dan niet binnen het plangebied). Het Inrichtingsplan dient door de exploitant vóór de datum van indiening van de aanvraag voor een omgevingsvergunning te zijn besproken met de afdeling Stedenbouw van de gemeente en dient voor de afgifte van de omgevingsvergunning door genoemde afdeling en door Stadswerken (commissie BinG (Beheer Inrichting Gebruik)) te zijn goedgekeurd.

3. Programma/woningbouwcategorieën/ Hogere grenswaarde-procedure

3.1 In het exploitatiegebied zullen circa 168 woningen, een horeca paviljoen en bijbehorende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De bergingen en de parkeerplaatsen mogen niet los van de koopappartementen (hierna te noemen woningen) worden verkocht.

3.2 De woningbouwcategorieën zijn afgestemd met de afdeling Wonen van de gemeente.

3.3 Voor de te realiseren woningen dient de gemeente een Hogere grenswaarde-procedure op te starten vanwege de nabij gelegen NUON hulpwarmte-centrale. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing in het nieuwe bestemmingsplan zullen de geluidsberekeningen uit het Peutz rapport nummer FJ 3810-1-RA d.d. 7 december 2012 met toelichtende brief van 23 mei 2013, nummer GL/GL/FJ 3810-2-BR-001 (Bijlage 2) als uitgangspunt worden genomen. In de brief d.d 8 juni 2010 aan NUON Energy Sourcing heeft de gemeente verklaart in principe bereid te zijn om in het kader van het nieuwe bestemmingsplan de hogere grenswaarden te beoordelen op basis van een door NUON aan te leveren volwaardige geluidsrapportage, mits dat binnen de geluidszone past.

3.4 De tekst van artikel 3.9 en 3.10 van de Ontwikkelingsovereenkomst inzake de regeling omtrent de overkluizing van de stadsverwarmingsbuizen wordt als volgt aangepast: *De ruimtelijke opzet van het plan Kanaalweg 59 sluit verkeerskundig aan op de toekomstige ontwikkeling van het nabij gelegen Defensieterrein. De gemeente heeft de intentie om de aansluiting in de toekomst te realiseren, afhankelijk van de voortgang van de ontwikkeling van het Defensieterrein en als daarover overeenstemming is bereikt tussen de eigenaar van het terrein, te weten NUON, en de gemeente. De benodigde overeenstemming met NUON - dan wel met de rechtsopvolger(s) van NUON - betreft zowel het gebruik van het eigendom dan wel de overdracht van het eigendom voor de aansluiting, als alle technische randvoorwaarden die de passage van de aanwezige leidingen voor de stadsverwarming mogelijk moeten maken. De gemeentelijke werkzaamheden voor het verleggen van stadsverwarmingsleidingen/het maken van de verkeersaansluiting tussen Kanaalweg 59 en het Defensieterrein worden door de exploitant afgekocht middels de in artikel 8.1 van deze overeenkomst genoemde bijdrage ad EUR* [redacted]

3.5 Artikel 3.11 van de Ontwikkelingsovereenkomst, inzake de doorbraak Kanaalweg en het realiseren van een vaste brug over de Kanaalweg blijft integraal en onverkort van toepassing. De tekst van de Ontwikkelingsovereenkomst is aangehecht als bijlage bij deze overeenkomst (bijlage 9).

3.6 Artikel 3.12 van de Ontwikkelingsovereenkomst, inzake de overdracht van de openbare ontsluitingsweg en van de vaste brug over de Kanaalweg aan de gemeente blijft integraal en onverkort van toepassing. De tekst van de Ontwikkelingsovereenkomst is aangehecht als bijlage bij deze overeenkomst.

3.7 Artikel 3.13 van de Ontwikkelingsovereenkomst blijft integraal en onverkort van toepassing, met dien verstande dat parkeren niet meer ondergronds plaatsvindt maar op maaiveld, en het aantal te realiseren parkeerplaatsen dient te voldoen aan de meest recente gemeentelijke parkeernota zijnde thans de nota "Stallen en Parkeren" d.d. februari 2013. De tekst van de Ontwikkelingsovereenkomst is aangehecht als bijlage bij deze overeenkomst.

3.8 1. Partijen stemmen door de ondertekening van de onderhavige exploitatieovereenkomst onherroepelijk en onvoorwaardelijk in met de ontbinding van de op 23 juli 2008 tussen partijen gesloten Ontwikkelingsovereenkomst, met inachtneming van het in lid 3.8.2 van deze exploitatieovereenkomst bepaalde.

3.8.2. De ontbinding zoals bedoeld in lid 3.8.1 van deze exploitatieovereenkomst laat de rechtskracht en werking van de in de Ontwikkelingsovereenkomst opgenomen artikelen 3.9 tot en met 3.13 onverlet. Deze artikelen blijven onverkort hun geldigheid behouden, één en ander met inachtneming van het in artikel 3.4 tot en met 3.6 van deze exploitatieovereenkomst bepaalde.

3.3.3. Partijen kunnen ten aanzien van elkaar, met inachtneming van het in lid 3.8.2 van deze exploitatieovereenkomst bepaalde, geen enkel recht meer doen gelden voor wat betreft het bepaalde in de Ontwikkelingsovereenkomst en verlenen elkaar terzake over en weer finale kwijting.

4. Planning/Looptijd overeenkomst

4.1 De bouw van de woningen dient door de exploitant te worden uitgevoerd overeenkomstig artikel 7.2 van deze overeenkomst en overeenkomstig bijgevoegde globale planning d.d. 13 juni 2014 (Bijlage 3). De planning is een planning op hoofdlijnen en de definitieve planning zal in overleg tussen partijen worden opgesteld en kan zo nodig in overleg tussen partijen schriftelijk worden aangepast, welke aangepaste planning vervolgens in de plaats treedt van de eerdere planning.

4.2 Deze overeenkomst gaat in na rechtsgeldige ondertekening van deze overeenkomst door beide partijen en eindigt nadat beide partijen aan al hun verplichtingen uit deze overeenkomst hebben voldaan.

5. Politiekeurmerk Veilig Wonen / Garantieregeling woningbouw / Startersleningen

5.1 De exploitant garandeert dat de in de planontwikkeling voorziene woningen worden gerealiseerd overeenkomstig het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

5.2 De exploitant garandeert dat de woningen in het plangebied worden gebouwd met verlening van een garantiecertificaat inhoudende een afbouw- en kwaliteitswaarborg van SWK/Woningborg dan wel een vergelijkbaar waarborgfonds.

6. Omgevingsvergunning

6.1 De voor de bouw van het bouwplan in te dienen omgevingsvergunningaanvraag is conform het door de gemeente op te stellen bestemmingsplan, alsmede conform de eisen gesteld in de gemeentelijke bouwverordening en het Bouwbesluit.

6.2 De gemeente heeft een concept bestemmingsplan opgesteld, welke de gemeente in procedure zal brengen na ondertekening van deze overeenkomst door beide partijen, op basis waarvan kan worden gekomen tot vergunningverlening voor het bouw- en woonrijp maken en het bouwen van het bouwplan conform hetgeen in deze overeenkomst is vastgelegd.

6.3 De gemeente en de exploitant hebben het recht om in overleg en na instemming van beide partijen bij het doorlopen van de in dit artikel genoemde procedure tot het vaststellen van het bestemmigsplan af te wijken van de aanvraag. Beide partijen zullen er hierbij evenwel naar streven zoveel mogelijk de uitgangspunten van het in artikel 3 aangegeven programma in acht te nemen.

6.4 De gemeente heeft een inspanningsverplichting om te bevorderen dat de benodigde planologische procedure op voortvarende wijze de daartoe geëigende procedure doorloopt en op de kortst haalbare termijn in werking treedt.

6.5 De gemeente behoudt bij de nakoming van hetgeen in dit artikel is bepaald volledig haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid ten aanzien van procedures op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). De gemeente blijft dan ook, binnen de wettelijke grenzen en binnen de grenzen van behoorlijk bestuur, onverminderd autonoom in de uitoefening van haar publiekrechtelijke taken en bevoegdheden. Dit houdt in, dat de gemeente onverminderd de bevoegdheid zal hebben zich te laten leiden door de betrokken regelingen van publiekrechtelijke aard en de belangen die deze beogen te beschermen en er aan de zijde van de gemeente nimmer sprake zal zijn van wanprestatie, indien de uitoefening van haar publiekrechtelijke taken en bevoegdheden er toe leidt dat de voor het Bouwplan benodigde planologische maatregelen en vergunningen niet onherroepelijk worden.

7. Bouwrijp maken en woonrijp maken

7.1 Exploitant zal uiterlijk (2) twee weken voor aanvang van de werkzaamheden tot het bouwrijpmaken van het exploitatiegebied de gemeente daarvan in kennis stellen (het eerste aanspreekpunt van de exploitant hiervoor is de Gebiedsmanager van Stadswerken). De binnen en buiten het exploitatiegebied aanwezige eigendommen van de gemeente gelegen aan de Kanaalweg en in het door de gemeente in eigendom over te nemen toekomstige openbare gebied, zoals verhardingen, rioolleidingen, beschoeiingen en dergelijke zullen door de gemeente, in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de exploitant, zowel voor aanvang van de werkzaamheden als op het tijdstip van oplevering van de woningen, op de aanwezigheid van vervuiling en/of beschadigingen of gebreken worden geschouwd. De exploitant zal voor deze werkzaamheden zelf voor eigen rekening en risico vergunningen, vrijstellingen en ontheffingen e.d. aanvragen.
De resultaten zullen in een rapportage worden vastgelegd en aan de exploitant worden overlegd. Voornoemde rapportage dient door beide partijen te worden ondertekend.

7.2 Het bouwverkeer dient de door de gemeente aangewezen route te volgen. Indien er schade wordt geconstateerd aan gemeente-eigendommen zal dit direct door de exploitant worden gemeld. Exploitant is aansprakelijk voor schade aan eigendommen van de gemeente, die is ontstaan ten gevolge van de werkzaamheden van exploitant in het exploitatiegebied. Het herstellen van de schade zal, onmiddellijk na de melding van de schade, door en voor rekening van de exploitant worden uitgevoerd. Bij het ingebreke blijven van de exploitant bij het herstellen van de schade, zal de schade op kosten van de exploitant door de gemeente worden hersteld.

7.3 a. De exploitant verbindt zich om binnen 6 (zes) maanden na oplevering van de planontwikkeling alle gronden met een openbare bestemming binnen het Exploitatiegebied, voor eigen rekening en risico bouw- en woonrijp gemaakt te hebben conform het Inrichtingsplan (Bijlage 6) en conform het HIOR en conform artikel 15 lid 1 van deze overeenkomst vervolgens in eigendom over te dragen in eigendom aan de gemeente. Van de feitelijke oplevering zal een proces-verbaal van oplevering worden gemaakt.

b. Indien de Gemeente op grond van een Europese/Nationale (rechterlijke) uitspraak, al dan niet bij wege van een voorlopige voorziening, deze overeenkomst niet meer geheel/gedeeltelijk kan nakomen en/of geheel/gedeeltelijk moet opschorten en/of geboden wordt (een deel van) de aanleg van de openbare voorzieningen zoals in deze overeenkomst bedoeld alsnog (Europees) aan te besteden of met een passende mate van openbaarheid in de markt te zetten danwel veroordeeld wordt tot het betalen van een (schade)vergoeding, dan is de Gemeente gerechtigd deze overeenkomst geheel/gedeeltelijk te beëindigen en de vergoeding waartoe zij veroordeeld is te verhalen op Exploitant. Exploitant heeft in die situatie geen recht op vergoeding van schade en/of kosten (hoe ook genaamd en uit welke hoofde dan ook). Exploitant doet dan ook reeds nu bij voorbaat uitdrukkelijk afstand van al haar rechten in dit verband.

c. De gemeente beperkt zich louter tot het verlenen van publiekrechtelijke medewerking aan een planontwikkeling die overigens geheel voor rekening en risico van de exploitant wordt gerealiseerd. In het geval van een door een derde aanhangig te maken gerechtelijke procedure, waarin wordt betoogd dat (een onderdeel van) de overeenkomst in strijd is met het (Europese) aanbestedingsrecht, zullen de gemeente en de exploitant daartegen - eventueel gezamenlijk- gemotiveerd verweer voeren.

d. Indien naar aanleiding van een in gezag van gewijsde gegane rechterlijke uitspraak dan wel anderszins wordt vastgesteld dat deze overeenkomst in strijd is met het (Europese) aanbestedingsrecht, treden partijen met elkaar in overleg om deze overeenkomst zo mogelijk aan te passen en indien dit niet mogelijk blijkt, te ontbinden/beëindigen.

e. Exploitant vrijwaart de Gemeente voor alle (gevolg)schade en/of kosten die de Gemeente moet dragen dan wel aan derden dient te vergoeden voortvloeiend uit de uitvoering van deze overeenkomst, voor zover de uitvoering van deze overeenkomst strijd oplevert met het Europees/Nationaal aanbestedings- en staatssteunrecht en/of het gemeentelijk Inkoop- en aanbestedingsbeleid.

f. De vrijwaringsverplichting zoals bedoeld in lid e van dit artikel strekt zich tevens uit tot de door de Gemeente noodzakelijk te maken kosten van juridische procedures in verband met een aspect dat onder de voornoemde vrijwaringsverplichting valt. De Gemeente zal Exploitant steeds per omgaande in kennis stellen indien zij aangesproken wordt dan wel schade lijdt uit hoofde van een aspect dat onder de voornoemde vrijwaringsverplichting valt. Exploitant zal steeds op eerste schriftelijk en onderbouwd verzoek aan de Gemeente vergoeden hetgeen zij uit hoofde van de onderhavige vrijwaringsverplichting heeft te dragen.

8. Exploitatiebijdrage

8.1 Vanwege de door de gemeente te maken kosten is exploitant een exploitatiebijdrage verschuldigd bestaande uit navermelde componenten:

- Plankosten ad EUR [redacted] (ambtelijke kosten voor begeleiding van de planontwikkeling, voorbereiding van te doorlopen procedures en opstellen van de exploitatieovereenkomst ex artikel 6.2.4 onder j van het BRO). Deze kosten vormen geen onderdeel van de door de exploitant verschuldigde legeskosten conform de gemeentelijke legesverordening voor de planontwikkeling;
- Bijdrage aan de bovenwijkse voorzieningen in deelgebied 5 van de Merwede Kanaalzone ad EUR [redacted] bestaande uit een bijdrage ad EUR [redacted] voor de herinrichting van de Kanaalweg en een bijdrage ad EUR [redacted] voor het verleggen van stadsverwarmingsleidingen/het maken van de verkeersaansluiting tussen Kanaalweg 59 en het Defensieterrein.

paraaf exploit [redacted]

paraaf gemeente: PH

8.2 Eventuele investeringen die exploitant dient te doen in de Kanaalweg om - vooruitlopend op de herinrichting door de gemeente - ontsluiting en aansluiting van het project mogelijk te maken worden verrekend met de post van EUR [redacted] De exploitant dient de begroting van deze investeringen en een overzicht van de daadwerkelijk gemaakte kosten ter goedkeuring voor te leggen aan Stadswerken van de gemeente Utrecht. De exploitant en de gemeente zullen nadere schriftelijke afspraken met elkaar maken over de wijze van uitvoering van deze verrekening.

8.3 De exploitatiebijdrage bedraagt in totaal EUR [redacted] Over de exploitatiebijdrage is geen omzetbelasting verschuldigd.

8.4 De hiervoor vermelde exploitatiebijdrage dient voor 50% door de exploitant te worden voldaan uiterlijk binnen 1 (één) maand nadat start bouw heeft plaatsgevonden en de gemeente hiertoe een factuur aan de exploitant heeft verstuurd. De gemeente zal deze factuur eerst versturen nadat deze exploitatieovereenkomst door beide partijen is ondertekend. De exploitant zal de afdeling Grondzaken terstond na start bouw hiervan in kennis stellen.
De overige 50% van de hiervoor vermelde exploitatiebijdragedient door de exploitant aan de gemeente te worden voldaan uiterlijk op de datum van de oplevering van de laatste woning in het exploitatiegebied door de aannemer van de exploitant en nadat de gemeente hiertoe een factuur aan de exploitant heeft verstuurd. De exploitant zal de afdeling Grondzaken terstond na de oplevering hiervan in kennis stellen.

8.5 In geval exploitant niet vóór of op (één van) de overeengekomen betalingsdata betaalt, vermeerdert de gemeente met ingang van die betreffende datum/data de bijdrage met een boeterente van 8% op jaarbasis.

8.6 Tot zekerheid van de nakoming door exploitant van al zijn uit deze overeenkomst voortvloeiende betalings- en overige verplichtingen zal exploitant een verklaring van een bank, zijnde een kredietinstelling in de zin van artikel 1 van de Wet Toezicht Kredietwezen 1992, overleggen waaruit blijkt dat de bank op moment dat de Omgevingsvergunning bruikbaar is geworden conform de definitie zoals is opgenomen in artikel 1.3 van deze overeenkomst, een onherroepelijke en onvoorwaardelijke bankgarantie zal stellen ter hoogte van de in artikel 8.3 genoemde exploitatiebijdrage. De bankgarantie moet worden gesteld door een kredietinstelling in de zin van artikel 1 van de Wet Toezicht Kredietwezen 1992. Deze bovengenoemde verklaring van een bank, zijnde een kredietinstelling in de zin van artikel 1 van de Wet Toezicht Kredietwezen 1992, zal als bijlage aan deze overeenkomst worden gehecht (Bijlage 10).
De looptijd van de bankgarantie eindigt nadat exploitant aan al zijn financiële verplichtingen uit deze overeenkomst naar genoegen van de gemeente zal hebben voldaan en uiterlijk op 31 december 2018, met de verplichting voor de exploitant tot het verstrekken een nieuwe bankgarantie indien op deze datum exploitant niet aan al zijn financiële verplichtingen uit deze overeenkomst naar genoegen van de gemeente heeft voldaan.
Indien de exploitant de eerste 50% van de exploitatiebijdrage conform artikel 8.3 heeft voldaan, kan de bankgarantie met 50% worden verlaagd. Eventuele overeengekomen verrekeningen conform artikel 8.2 zullen ook in mindering op de bankgarantie worden gebracht.

8.7 Indien exploitant zijn betalingsverplichting niet nakomt, zal de bank op eerste schriftelijk verzoek van de gemeente onder mededeling dat de exploitant in gebreke is gebleven met bovengenoemde betalingsverplichtingen en vergezeld van een afschrift van een door de Gemeente aan de exploitant gerichte aangetekende brief, waarin de Gemeente de exploitant kennis geeft van zijn voornemen de bankgarantie in te roepen en waarvan de verzenddatum ten minste tien dagen is verstreken, het in de bankgarantie genoemde bedrag direct dienen te voldoen op een door de gemeente aan te wijzen bankrekening.

9. Planschade/nadeelcompensatie.

9.1 De exploitant is aansprakelijk, uit welke hoofde dan ook, voor schade jegens derden wegens het tot stand brengen van de vereiste planologische maatregelen. Hieronder wordt in ieder geval begrepen de planschade ex artikel 6.1 Wro wegens de noodzakelijkerwijs gevolgde planologische procedure(s). Afhandeling geschiedt conform de "Planschadeverordening 2009" (Bijlage 5). Tevens wordt daaronder begrepen de eventueel toegekende vergoedingen uit hoofde van nadeelcompensatie wegens de feitelijke werkzaamheden in het kader van bouw- en woonrijpmaken, een en ander voor zover vastgesteld door een onafhankelijke rechter of bindende arbitrage.

9.2 De exploitant vrijwaart de gemeente voor onder het vorige lid bedoelde schade. Tenzij anders is overeengekomen, zal de gemeente zo spoedig mogelijk na een onherroepelijke vaststelling van een bedrag van planschade en/of nadeelcompensatie dit bedrag schriftelijk aan de verzoeker meedelen. De exploitant verplicht zich de desbetreffende bedragen na deze schriftelijke mededeling binnen twee weken na de datum van verzending van de mededeling aan de gemeente over te maken door storting op bankrekeningnummer NL 32ABN A 045 66 89 370 ten name van de gemeente Utrecht onder vermelding van planschadekosten project Kanaalweg 59.

10. Onvoorziene omstandigheden

10.1 Partijen erkennen dat een niet toerekenbare tekortkoming (overmacht) van invloed kan zijn op de ontwikkeling en realisatie van het exploitatiegebied en dat deze omstandigheden zich aan ieders kant kunnen voordoen. De partij die door overmacht wordt getroffen, dient de wederpartij daarvan per aangetekend schrijven of deurwaardersexploit in kennis te stellen.

10.2 Partijen komen overeen dat indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen tijdens de looptijd van deze overeenkomst, zij met elkaar in overleg zullen treden over de gevolgen daarvan voor deze overeenkomst. Partijen zullen alsdan trachten tot een aanvaardbare oplossing te geraken, rekening houdend met elkaars gerechtvaardigde belangen en de inhoud en strekking van deze overeenkomst.

10.3 De gronden binnen het exploitatiegebied welke in bezit zijn van exploitant, zijn alle onderzocht op mogelijke bodemverontreiniging. Eventuele kosten van sanering in verband met het voorgenomen gebruik (inclusief de aan de gemeente te leveren openbare ruimte) zijn voor rekening en risico van exploitant.

10.4 Wanneer een nieuw aan te treffen bodemverontreiniging zou leiden tot kosten van sanering die hoger zijn dan de opbrengsten vanuit de realisatie van de woningen in het exploitatiegebied, dan heeft de exploitant de mogelijkheid om de betreffende delen van het gebied niet te bebouwen. De exploitant zal hiertoe een bodemonderzoeksrapport (inclusief een raming van de saneringskosten) en een exploitatieopzet binnen een half jaar na de constatering van de bodemverontreiniging aan de gemeente overleggen.

10.5 Wanneer de kosten van een archeologisch opgraving c.a. hoger zijn dan de opbrengsten vanuit de realisatie van woningen, dan heeft de exploitant de mogelijkheid om de betreffende delen van het gebied niet te bebouwen.

10.6 Wanneer (één van) bovenstaande omstandigheden zich voordoen, dan treden partijen in overleg om zoveel mogelijk de doelstelling van deze overeenkomst na te komen. De tot dan toe gemaakte gemeentelijke plankosten komen voor rekening van de exploitant.

11. Toerekenbare tekortkoming

11.1 Indien één van de Partijen in de nakoming van één of meer verplichtingen voortvloeiend uit deze overeenkomst, toerekenbaar tekort schiet en de wederpartij haar deswege in gebreke stelt, zal de ingebrekestelling via aangetekende brief, dan wel deurwaardersexploit geschieden en zal de wederpartij haar aanzeggen om binnen een in redelijkheid te stellen termijn alsnog haar verplichtingen na te komen.

11.2 Het bovenstaande laat onverlet het recht van partijen om overeenkomstig het Burgerlijk Wetboek nakoming (behalve wanneer de tekortkoming onherroepelijk is) of ontbinding alsmede schadevergoeding te eisen.

12. Tussentijdse beëindiging

12.1 Onverminderd hetgeen het Burgerlijk Wetboek bepaalt ten aanzien van niet-nakoming, is, ingeval één van de partijen één of meer van zijn verplichtingen uit hoofde van deze overeenkomst niet of niet tijdig nakomt, ongeacht of het niet nakomen toerekenbaar is of niet, en de nakoming daarvan – nadat de tekortschietende partij door de wederpartij bij aangetekend schrijven in gebreke is gesteld – gedurende veertien (14) dagen, de dag van ingebrekestelling daaronder begrepen, uitblijft, is de tekortschietende partij in verzuim. De wederpartij kan in dat geval door middel van een aangetekend schrijven de overeenkomst zonder rechterlijke tussenkomst ontbinden.

12.2 In geval de exploitant in staat van faillissement is geraakt, surséance van betaling heeft aangevraagd danwel indien er executoriaal beslag gevolgd door vanwaardeverklaring gelegd wordt op het exploitatiegebied, is de gemeente gerechtigd deze overeenkomst voor het niet reeds uitgevoerde gedeelte eenzijdig en zonder rechterlijke tussenkomst door middel van een aangetekend schrijven aan de wederpartij onmiddellijk geheel of gedeeltelijk te ontbinden. Daarnaast heeft de gemeente het recht om vergoeding van kosten, schaden en interesten te eisen, zonder dat de gemeente alsdan tot enige vergoeding van schade en/of kosten in welke vorm dan ook gehouden zal zijn. De daadwerkelijk door de gemeente gemaakte kosten komen voor rekening van de exploitant.

12.3 Indien niet vóór 1 juni 2016 de benodigde omgevingsvergunning voor Blok A en B zoals weergeven op de bij deze overeenkomst gevoegde tekening d.d. 20 oktober 2014 met het nummer 1114-4-10-02 bruikbaar is geworden, dan wel indien niet vóór 1 juni 2017 de benodigde omgevingsvergunning voor Blok D en E zoals weergeven op de bij deze overeenkomst gevoegde tekening d.d. 20 oktober 2014 met het nummer 1114-4-10-02 bruikbaar is geworden, dan wel indien niet vóór 1 juni 2018 de benodigde omgevingsvergunning voor het horeca paviljoen (Blok C) zoals weergeven op de bij deze overeenkomst gevoegde tekening d.d. 20 oktober 2014 met het nummer 1114-4-10-02 bruikbaar is geworden, is elk der partijen gerechtigd om voor het desbetrefende deel (Blok A en B, blok C (horecapaviljoen) en D/E) uiterlijk binnen zes (6) maanden na deze datum deze overeenkomst eenzijdig en zonder rechterlijke tussenkomst door middel van een aangetekend schrijven aan de wederpartij te ontbinden, met inachtneming van een termijn van één (1) maand. De exploitant blijft in de genoemde gevallen de exploitatiebijdrage verschuldigd indien de omgevingsvergunning bruikbaar is geworden, maar zij geen gebruik wenst te maken van die mogelijkheid en deze overeenkomst om die reden beëindigt, voor wat betreft het gedeelte dat betrekking heeft op de planontwikkelingskosten ad EUR [redacted] één en ander zoals omschreven in artikel 8.1 van deze overeenkomst. De bankgarantie als omschreven in artikel 8.6 zal na ontbinding door de exploitant door de gemeente worden geëffectueerd voor het gedeelte van de exploitatiebijdrage dat nog niet door de exploitant aan de gemeente is betaald. Indien de gemeente deze overeenkomst beëindigd op basis van dit artikel, zal zij de bankgarantie binnen één maand na de datum van beëindiging aan de bank retourneren.
De exploitant zal de afdeling Grondzaken van de gemeente uiterlijk binnen één (1) maand na het bruikbaar worden van de desbetreffende omgevingsvergunning berichten dat zij een bruikbare omgevingsvergunning heeft verkregen.

13. Overdracht door exploitant

13.1 Gehele of gedeeltelijke overdracht van de contractspositie tussen exploitant en de gemeente is niet mogelijk, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van het College van Burgemeester en Wethouders. De gemeente is bevoegd aan haar toestemming voorwaarden te verbinden ter waarborging van haar belangen bij een juiste uitvoering van deze overeenkomst.

13.2 Exploitant is gerechtigd om haar rechten en verplichtingen uit deze overeenkomst over te dragen aan een aan haar gelieerde vennootschap, mits exploitant zelf jegens de gemeente garant blijft staan voor de volledige en tijdige nakoming van deze overeenkomst. Exploitant is verplicht deze overdracht binnen een maand voor de overdracht aan de gemeente mede te delen.

14. Betalingen

14.1 Alle uit deze overeenkomst voortvloeiende betalingen aan de gemeente moeten worden verricht door storting of overschrijving op bankrekeningnummer NL 32 ABN A 045 66 89 370 van de gemeente t.n.v. van Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling gemeente Utrecht o.v.v. "Kanaalweg 59", zonder dat exploitant zich op enigerlei vorm van compensatie kan beroepen.

15. Overdracht openbare ruimte en reststrook

15.1 Exploitant verbindt zich om binnen zes (6) maanden na oplevering van de planontwikkeling alle gronden met een openbare bestemming (weg, bermen, groenstroken, speelvoorziening en plantsoen), zoals weergegeven op de tekening Grondregeling met het nummer A 35.792, ingericht en aangelegd conform het gestelde in Handboek Inrichting Openbare Ruimte 2012 (Bijlagen 6 en 7) tegen de prijs van EUR 1,-- in eigendom aan de gemeente over te dragen. De kosten van deze overdracht (inclusief de eventueel verschuldigde belastingen) komen voor rekening van de exploitant. Van de feitelijke oplevering zal een proces-verbaal van oplevering worden gemaakt. Terzake van deze koop en eigendomsoverdracht is de gemeente behoudens de betaling van de koopsom, aan de exploitant geen enkele betaling verschuldigd. De exploitant vrijwaart de gemeente voor een mogelijk aan haar op te leggen fiscale aanslag uit hoofde van de eigendomsoverdracht. Deze vrijwaring behelst het op eerste aanzeggen door de gemeente, zonder tussenkomst van de rechter, voldoen van de geleden schade als gevolg van de fiscale aanslag. De gemeente stelt de exploitant in de gelegenheid om tijdig bezwaar c.q. beroep aan te tekenen tegen een mogelijke fiscale aanslag. Met betrekking tot de oplevering van de aangelegde openbare voorzieningen doen partijen een beroep op het besluit van de staatssecretaris van 10 juni 2009, nr. CPP2009/838M. De gemeente verklaart dat de door de exploitant over te dragen openbare voorzieningen worden aangewend voor BTW-compensatiegerechtigde doeleinden.

15.2 De gemeente zal de eigendom eerst aanvaarden nadat zij heeft geconstateerd dat de inrichting is uitgevoerd conform het Inrichtingsplan, conform het HIOR en conform het in artikel 15.2 is bepaald.

15.3 Alle gronden bestemd voor openbaar gebied binnen het exploitatiegebied moeten vrij zijn van funderingsresten en conform het Verkennend bodemonderzoek d.d. 29 april 2014 van Aveco de Bondt te Rijssen (Bijlage 8) geschikt zijn voor de beoogde bestemming, zijnde openbaar gebied. Dit rapport is opgesteld in opdracht en voor rekening van de exploitant. Eventuele saneringskosten zijn voor rekening en risico van de exploitant.

15.4 De gemeente verbindt zich om binnen twee (2) maanden na de verlening van de omgevingsvergunning voor Blok D/E een perceel grond ter grootte van ca. 5 m2, zoals weergegeven op de tekening met het nummer A 35.792 tegen een grondprijs van EUR [redacted] exclusief BTW in eigendom aan de exploitant over te dragen. De kosten van deze overdracht (inclusief de eventueel verschuldigde belastingen) komen voor rekening van de exploitant. Levering dient plaats te vinden vrij van opstallen en funderingsresten en bodemkwaliteit geschikt voor de beoogde bebouwing.

16. Aansprakelijkheid

16.1 De exploitant is aansprakelijk, uit welke hoofde dan ook, voor alle schade jegens derden wegens het tot stand brengen van het in deze overeenkomst genoemde programma.

16.2 De exploitant vrijwaart de gemeente voor onder het vorige lid bedoelde schaden.

17. Bekendheid met de inhoud van deze overeenkomst

17.1 De exploitant verklaart dat hij, voordat hij deze overeenkomst ondertekend heeft, kennis heeft genomen van de bepalingen van deze overeenkomst en zodanige informatie van de gemeente heeft ontvangen, dat de inhoud en gevolgen van deze overeekomst hem voldoende voor ogen staan.

18. Slotbepalingen

18.1 De bij deze overeenkomst gevoegde, door parafen van partijen gewaarmerkte bijlagen, die genoemd zijn in de bepalingen van deze overeenkomst, maken deel uit van deze overeenkomst.

Het betreft de volgende bijlagen:

Bijlage 1: Tekening van het explotatiegebied met het nummer A 35.798;

Bijlage 2: Brief gemeente d.d. 8 juni 2010 aan NUON Energy Sourcing, aangevuld met het Peutz rapport nummer FJ 3810-1-RA d.d. 7 december 2012 met toelichtende brief van Peutz van 23 mei 2013, nummer GL/GL/FJ 3810-2-BR-001

Bijlage 3: Globle Planning d.d. 13 juni 2014;

Bijlage 4: Politiekeurmerk Veilig Wonen (partijen genoegzaam bekend);

Bijlage 5: Planschadeverordening 2009 (partijen genoegzaam bekend);

Bijlage 6: Tekening Grondregeling nummer A 35.792;

Bijlage 7: a) Concept Inrichtingsplan d.d. 10 oktober 2014 (het definitieve Inrichtingsplan wordt het definitieve contractstuk);
b) HIOR 2012 (partijen genoegzaam bekend);

Bijlage 8: Verkennend bodemonderzoek d.d. 29 april 2014 van Aveco de Bondt te Rijssen;

Bijlage 9: Ontwikkelingsovereenkomst d.d. 23 juli 2008.

Bijlage10: Verklaring van een bank, zijnde een kredietinstelling in de zin van artikel 1 van de Wet Toezicht Kredietwezen 1992 conform artikel 8.6 van deze exploitatieovereenkomst.

18.2 Het College van Burgemeester en Wethouders is bevoegd zo nodig nadere voorstellen vast te leggen of te aanvaarden dan wel geringe wijzigingen op deze overeenkomst aan te brengen in overleg en na overeenstemming met de exploitant.

paraaf explo [redacted]

paraaf gemeente:

18.3 Alle geschillen, uit deze overeenkomst voortvloeiende, zowel de juridische als de feitelijke, hoe ook genaamd, ook al worden ze slechts door één van de partijen als zodanig gekenmerkt, zullen worden onderworpen aan het oordeel van de bevoegde rechter van het Arrondissement te Midden-Nederland, locatie Utrecht.

Aldus in tweevoud opgemaakt en getekend te Utrecht d.d. 2-2-2015

Exploitant

namens deze,

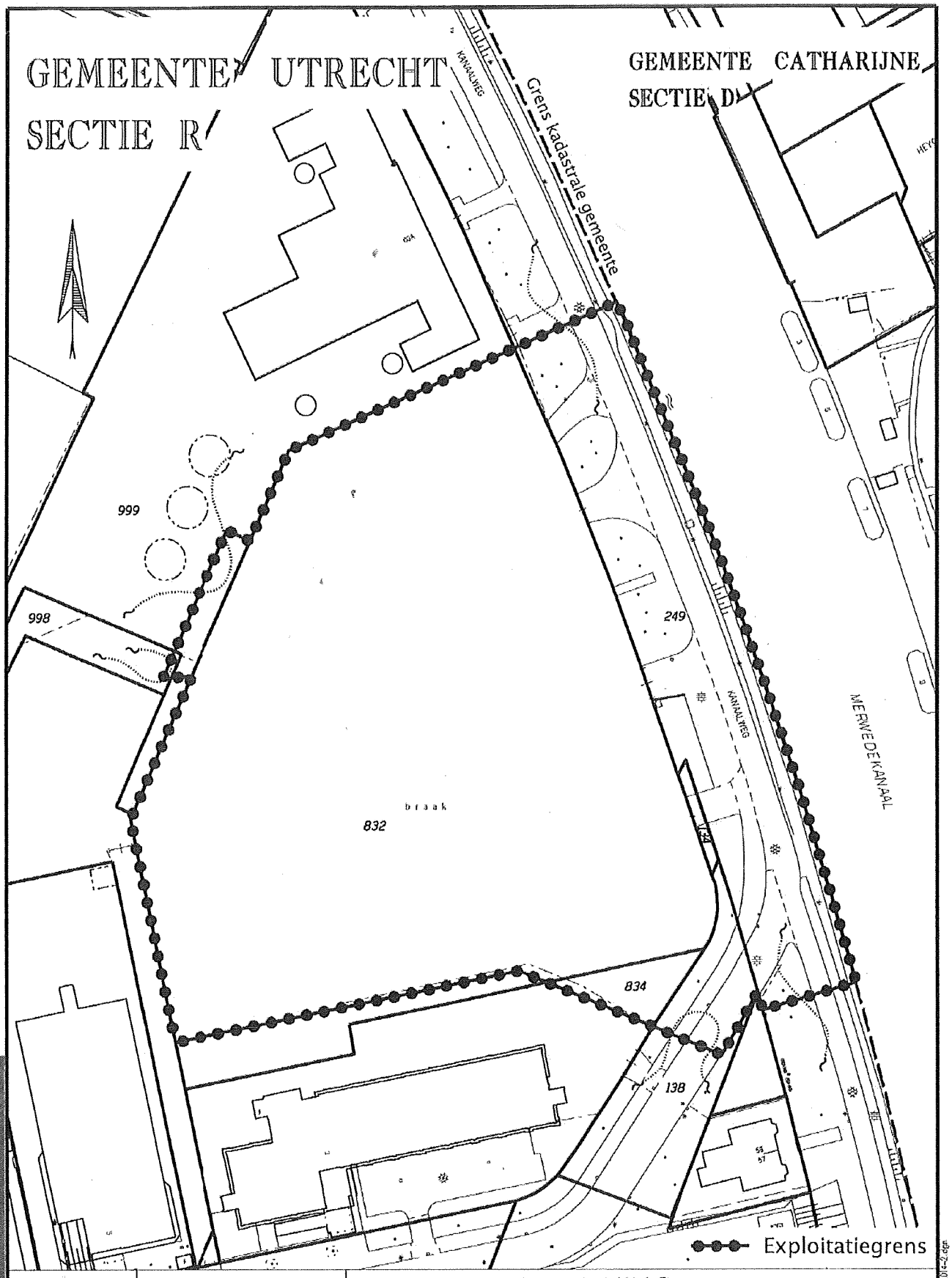
[redacted]

De gemeente

namens deze, 2-2-2015

Besluit in mandaat genomen d.d. 2-2-2015 nr. REO 15-500973 handelend in uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, d.d. 4 februari 2014, kenmerk 14.007675 (Vaststelling Mandaatregister Gemeente Utrecht), zoals opgenomen in het Gemeenteblad van Utrecht 2014, nummer 7298 en zoals gepubliceerd op 13 februari 2014 en het besluit van de Algemeen Directeur d.d. 10 maart 2014, kenmerk 14.008278, alsmede de besluiten van de IRM REO d.d. 25 maart 2014, kenmerk 14.008270 (Ondermandaat en volmacht REO).

Bijlage 1



GEWIJZIGD

Gemeente Utrecht

EXPLOITATIETEKENING

Exploitatiegebied Kanaalweg 59

Ruimtelijke Informatievoorziening		Formaat: A4	GNUMMER
Get.: E.v.Brenk	Datum: 30-09-2014	Schaal: 1:1000	.798

$$Spentabel$$

[redacted]

Bijlage 2

StadsOntwikkeling
Projectmanagementbureau
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 49 44 Fax 030 - 286 49 47
www.utrecht.nl/pmb

Gemeente Utrecht

NUON Energy Sourcing
t.a.v. de heer R.J. Snelderwaard
Postbus 8475
3503 RL UTRECHT

verstuurd begin juni 2011

Behandeld door	Ruud Hilhorst	Datum	Xx juni
Doorkiesnummer	64224	Ons kenmerk	
E-mail	r.hilhorst@utrecht.nl	Onderwerp	geluidsonderzoek
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Snelderwaard,

Tijdens onze bespreking op 11 april jl. hebben we gesproken over 'ontbrekende' gegevens met betrekking tot de geluidrapportage. Naar het idee van de gemeente Utrecht zouden die gegevens voor een juiste beoordeling aan de rapportage moeten worden toegevoegd.

U suggereerde dat de gemeente Utrecht de rapportage van Peutz niet zou willen accepteren omdat de uitkomst ervan niet bevalt. De gemeente Utrecht kan echter pas een goed oordeel geven als de rapportage als volwaardig kan worden beschouwd.
U gaf aan eerder geen informatie te hebben geweigerd, hoewel de gemeente Utrecht dat anders heeft ervaren. Afspraak is dat Utrecht de vragen nogmaals expliciet aan u zou toesturen.

Een volwaardige geluidsrapportage moet volgens de gemeente Utrecht minimaal de volgende onderdelen bevatten:

1. de representatieve bedrijfssituatie die het uitgangspunt is (welke geluidbronnen, activiteiten, bedrijfsduren);
2. de resultaten van uitgevoerde geluidmetingen;
3. verwerking van 1. en 2. tot een geluid-rekenmodel;
4. belangrijkste resultaten en conclusies;
5. weergave van het rekenmodel (doorgaans in een bijlage);
6. weergave van alle relevante rekenuitkomsten (doorgaans in een bijlage).

In het door u in 2008 toegestuurde rapport van Peutz (FF 3810-1 d.d. 30 mei 2008) ontbreken de onderdelen 2, 3, 5 en 6. Het leveren daarvan zou geen probleem moeten zijn voor een geluidsadviesbureau als Peutz.

[redacted]

StadsOntwikkeling
Projectmanagementbureau

Datum 8 juli 2010
Ons kenmerk 10.054316

Gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht is in principe bereid om in het kader van een nieuwe ruimtelijke procedure het bouwplan en de hogere waarden te beoordelen met een door NUON aan te leveren volwaardige geluidsrapportage, mits dat binnen de geluidszone past.

Het verzoek is om een geluidrapportage toe te sturen waarin de bovengenoemde onderdelen zijn opgenomen en zo als volwaardig kan worden betiteld. De gemeente Utrecht zal de rapportage vervolgens objectief beoordelen en u de conclusies laten weten. Voor geluidstechnische vragen kunt u contact opnemen met de geluidsadviseur bij de gemeente Utrecht, de heer B. Noppers, tel. 030 2864265.

Hoogachtend,

W. Beelen

PH

[redacted]

Bijlage 2

PEUTZ

Rapport

Onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland

Status quo 2012

Rapportnummer FJ 3810-1-RA d.d. 7 december 2012

Opdrachtgever:	Nuon Power, Heat & Services
Rapportnummer:	FJ 3810-1-RA
Datum:	7 december 2012
Ref.:	GL/MT/KS/FJ 3810-1-RA

Lid NLingenieurs
ISO-9001 gecertificeerd

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR **Zoetermeer**
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 49 85
info@zoetermeer.peutz.nl

Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH **Mook**
Tel. (024) 357 07 07
Fax (024) 358 51 50
info@mook.peutz.nl

Oosterweg 127, Haren (Gn)
Postbus 7, 9700 AA **Groningen**
Tel. (050) 520 44 88
Fax (050) 526 31 78
info@groningen.peutz.nl

Montageweg 5
6045 JA **Roermond**
Tel. (0475) 324 333
info@roermond.peutz.nl

www.peutz.nl

Peutz GmbH
Düsseldorf, Dortmund, Berlijn
info@peutz.de
www.peutz.de

Peutz SARL
Paris, Lyon
info@peutz.fr
www.peutz.fr

Peutz bv
London
info@peutz.co.uk
www.peutz.co.uk

Daldalos Peutz bvba
Leuven
info@daldalospeutz.be
www.daldalospeutz.be

Peutz
Sevilla
info@peutz.es
www.peutz.es

Köhler Peutz Geveltechniek bv
Zoetermeer
info@gevel.com
www.gevel.com

Opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd volgens De Nieuwe Regeling 2011

BTW identificatienummer
NL004933837B01
KvK: 12026033

[redacted] H

Bijlage 2

PEUTZ

ir. G.M.A. Perquin
ir. J.H. Granneman
dr. ir. M.L.S. Vercammen
ir. J.F.W. Koopmans
ir. P.H. Wapenaar
ir. C.I. Esmeijer

ir. J.J. Mertens
ing. R.P.M. Janson
ing. J.H.N. Buijs
ir. J.A. Hulzer
ir. J.F. Wijnia
ir. N.J. van Oerle
ir. G.W. Lassche
ir. B. Snoeij
ir. J.A. Eijsackers
ir. S.P.M. van den Akker
ir. G.M. van Uffelen
ing. E.H.A. de Boer
ing. D.J. den Boer
ir. J.J.G. Hesen
ir. A.G.J. Vervoort
ing. M.R. Lautenbach
P.J. van den Boogaard
A.W. Alders
ing. L.F.M. Lommers
ing. H.M. Bruggema
D.R.C. Staut
Th. W. Scheers
ir. M.P.M. Luykx
ir. F.A.G.M. Schermer
ing. D.W. de Leeuw
ir. M.A. Wolfert
S.M.C.M. Dirkx
ir. J.A. Peperkamp
ir. A.J. Pikaar

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 347 03 47
info@zoetermeer.peutz.nl

Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH Mook
Tel. (024) 357 07 07
info@mook.peutz.nl

Oosterweg 127, Haren (Gn)
Postbus 7 9700 AA Groningen
Tel. (050) 520 44 88
info@groningen.peutz.nl

Montageweg 5
6045 JA Roermond
Tel. (0475) 324 333
info@roermond.peutz.nl

www.peutz.nl

Peutz GmbH
Düsseldorf, Dortmund, Berlin
info@peutz.de
www.peutz.de

Peutz SARL
Paris, Lyon
info@peutz.fr
www.peutz.fr

Peutz bv
London
info@peutz.co.uk
www.peutz.co.uk

Daidalos Peutz bvba
Leuven
info@daidalospeutz.be
www.daidalospeutz.be

Peutz
Sevilla
info@peutz.es
www.peutz.es

Köhler Peutz Geveltechniek bv
Zoetermeer
info@gevel.com
www.gevel.com

Opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd volgens De Nieuwe Regeling 2011

Lid NLingenieurs
ISO 9001 gecertificeerd
KvK nummer: 12028033
BTW identificatienummer
NL814933837B01

INGENIEURS ADVISEURS

[redacted] PH

N.V. Nuon Energy
T.a.v. de heer drs. ing. R.J.M. Düking
Locatiecode 1HA3310
Postbus 8475
3503 RL UTRECHT

Groningen, 23 mei 2013

Betreft: Geluidonderzoek HWC Kanaleneiland - nadere informatie
Ref.: GL/GL//FJ 3810-2-BR-001

Geachte heer Düking,

In rapport FJ 3810-1 d.d. 7 december 2012 zijn de resultaten neergelegd van het geluidonderzoek met betrekking tot HWC Kanaleneiland. In het rapport worden de resultaten van geluidmetingen gepresenteerd en de op basis daarvan berekende geluidbronsterkten van de verschillende installatie-onderdelen. Uiteindelijk heeft het onderzoek geresulteerd in een rekenmodel dat gebruikt kan worden bij onder andere een verdere uitwerking van (woning)bouwplannen in de directe omgeving van de HWC.

Door de gemeente is het rapport beoordeeld. Hierover hebben we op 4 april en 15 mei 2013 een telefoongesprek gehad met de heer Noppers van de gemeente Utrecht. Hierbij is op een aantal punten door de gemeente een nadere uitleg gevraagd bij verschillende aspecten van het geluidonderzoek. Het betreft hier met name meet- en rekentechnische vragen. Onderstaand zal hier verder op worden ingegaan.

Geluidemissie schoorstenen

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidniveaus in de omgeving worden bepaald door de geluidemissie van de schoorstenen. Betreffende de uitvoering van de metingen werden door de heer Noppers een aantal technische vragen gesteld. Hierbij is het volgende aan de orde geweest:

- de metingen zijn uitgevoerd met behulp van een telescoopkraan. Onze meettechnicus is in een manbak naar de schoorsteentoppen op een hoogte van circa 40 meter gehesen. Het moge duidelijk zijn dat hierbij de nodige veiligheidsmaatregelen getroffen zijn en dat één en ander wel beperkingen oplegt

aan de metingen. De uitgevoerde geluidmetingen geven evenwel een goed beeld van de geluidemissie van de schoorstenen;

- opgemerkt wordt dat ten behoeve van de geluidmetingen de ketels in bedrijf zijn genomen. Het moge duidelijk zijn dat het wenselijk is om de bedrijfsduur van de ketels zoveel mogelijk te beperken in verband met de kosten en, niet in de laatste plaats, de luchtemissie. Dit onderstreept nogmaals dat er beperkingen gelden voor de geluidmetingen;
- bij voorkeur waren de metingen uitgevoerd in de stilste moment van het etmaal. Normaal gesproken is dat de nachtperiode. Onder andere om veiligheidstechnische redenen (manbak in combinatie met telescoopkraan) is hier niet voor gekozen;
- metingen op grotere afstand van de schoorsteentoppen is niet mogelijk vanwege onder andere het aanwezige stoorgeluid. Daarenboven is het op grotere afstand minder eenvoudig om de afstand tot de bron op correcte wijze te bepalen en vast te houden (let wel: de manbak maakt op 40 meter hoogte relatief grote bewegingen, onder andere onder invloed van wind);
- bij de metingen zijn geluidopnamen gemaakt. Hierdoor is het mogelijk om achteraf te corrigeren voor fluctuerend stoorgeluid (o.a. verkeer en activiteiten zoals een hoge druk spuit). De metingen met betrekking tot het stoorgeluid konden noodzakelijkerwijs niet simultaan met de metingen bij de geluidbron worden uitgevoerd. Deze metingen zijn direct voorafgaand of aansluitend aan de metingen bij de geluidbron uitgevoerd op een zodanige plaats dat verwacht mag worden dat de sprake is van een representatief beeld van het stoorgeluid (bijvoorbeeld een aantal meters onder de schoorsteentop waar de invloed van de schoorsteentop verwaarloosbaar is).

  Bij de correctie voor stoorgeluid is als volgt te werk gegaan: de stilste fragmenten van zowel de metingen bij de geluidbron als het stoorgeluid zijn geanalyseerd (bepaling L_{Aeq}). Hierdoor zijn de incidentele geluidbronnen (verkeer, hoge druk spuit e.d.) zoveel mogelijk "uitgefilterd". Vervolgens is, volgens de methodiek van HMRI 1999, gecorrigeerd voor het stoorgeluid op basis van de op voornoemde wijze bepaalde geluidniveaus;
- betreffende de maximale correctie voor stoorgeluid wordt opgemerkt dat deze in alle gevallen voldoet aan de criteria van HMRI 1999. Zie hiervoor pagina I.2 van bijlage I van het rapport. In een aantal gevallen was het geluidniveau van het stoorgeluid op oktaafbandniveau hoger dan het geluidniveau afkomstig van de geluidbron of zodanig dat de correctie meer dan 7 dB zou bedragen. In die gevallen is een correctie van 7 dB toegepast. Hierbij is de correctie op het totale geluidniveau in dB in alle gevallen niet meer dan 3 dB geweest (uitgaande van het totale lineaire geluidniveau);
- volgens de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' (HMRI 1999) dienen de metingen boven het broncentrum te worden uitgevoerd waarbij de hoek tussen het door het broncentrum gelegen horizontale vlak en de verbindingslijn tussen het broncentrum en het meetpunt tussen 3° en 12° dient te liggen. In onderhavige situatie is hier van afgeweken vanwege onder andere de veiligheid (in verband met

PH

[redacted]

onder andere de uitlaatgassen van de ketel) en het feit dat één van de andere eisen van HMRI 1999 is dat de metingen in de richting van de immissiepunten moeten geschieden.

Op grond van bovenstaande zijn wij van mening dat de metingen op de meest praktische en veilige wijze zijn uitgevoerd. De op basis van de metingen bepaalde geluidbronsterkten zijn voldoende betrouwbaar.

In het telefoongesprek heeft de heer Noppers dit beaamd.

Meetpunten binnen het gebouw en isolatiewaarden

Bij de bepaling van de geluiduitstraling van gevel- en dakdelen is uitgegaan van de binnen het gebouw uitgevoerde geluidmetingen. Met behulp van methode II.7 van HMRI 1999 ('uitstraling gebouwen') zijn de geluidbronsterkten bepaald.

Betreffende de isolatiewaarden is aansluiting gezocht bij de in eerdere onderzoeken gehanteerde waarden. Er is geen aanleiding om andere waarde te hanteren daar de gebouwconstructie in de afgelopen jaren niet is gewijzigd. Het is daarenboven niet mogelijk gebleken om middels metingen de geluidisolatie adequaat vast te stellen, met name vanwege het aanwezige stoorgeluid in de omgeving van de HWC.

Bovendien zij opgemerkt dat de geluiduitstraling van de gebouwdelen van secundair belang is voor de geluidniveaus in de omgeving. Gelet hierop zal een nader onderzoek naar de geluidisolatie geen relevante verschillen voor het eindresultaat (het geluidniveau in de omgeving) opleveren.

Betreffende de binnen de verschillende ruimten gemeten geluidniveaus wordt het volgende opgemerkt:

- tijdens de metingen binnen waren niet alle ketels in bedrijf. Op basis van de metingen ter plaatse van de in bedrijf zijnde ketel kan evenwel een goede afschatting van de binnen optredende geluidniveaus worden gemaakt voor de representatieve bedrijfsvoering;
- meetpunt A: resultaat gebruikt voor de uitstraling van de pompenruimte. De metingen zijn verricht ter plaatse van de in bedrijf zijnde pompen (zie ook het rapport, tabel 1). Verondersteld is dat het geluidniveau in de gehele ruimte tijdens de representatieve bedrijfssituatie niet hoger zal zijn dan de bij de metingen gemeten waarde bij de in bedrijf zijnde pompen. Deze veronderstelling is gebaseerd op de redelijke aanname dat geluidniveau ter plaatse van de in bedrijf zijnde pomp alleen wordt bepaald door deze pomp, ook indien alle andere pompen in bedrijf zouden zijn. Door bij de berekeningen voor alle gevel- en dakdelen van de pompenruimte uit te gaan van het

[redacted]

gemeten geluidniveau wordt rekening gehouden met bedrijf met alle pompen in de pompenruimte tijdens de representatieve bedrijfsvoering;

- meetpunt B: gebruikt voor de uitstraling van het dak boven de ketels 1 t/m 6. De metingen zijn uitgevoerd boven ketel 4 terwijl deze in bedrijf was. De meetpositie is zodanig gekozen dat verwacht mag worden dat het geluidniveau volledig bepaald wordt door de in bedrijf zijnde ketel, ook indien de andere ketels in bedrijf zouden zijn. Vanwege de gelijkwaardigheid van de andere ketels mag worden verondersteld dat hier vergelijkbare geluidniveaus zullen optreden indien deze in bedrijf zijn en dat geen sprake zal zijn van een significante verhoging van het geluidniveau bij gelijktijdig in bedrijf zijn van alle ketels;
- meetpunt C: gebruikt voor de uitstraling van het dak boven de ketels 7 en 8. De metingen zijn uitgevoerd boven ketel 7 terwijl beide ketels in bedrijf waren. Gesteld kan worden dat het geluidniveau grotendeels bepaald wordt door ketel 7;
- meetpunten D en E: metingen buiten het gebouw ter plaatse van de in bedrijf zijnde ketels (respectievelijk ketel 3 en ketel 4). Meetwaarden worden representatief geacht voor alle geopende ramen.
  Hierbij wordt opgemerkt dat de metingen bij ketel 4 (meetpositie E) zijn verricht op het verlaagde dak direct onder de gevel ter plaatse van ketel 4. Zie voor een nauwkeuriger plaatsbepaling ook figuur II.2 van het rapport (bron V404) in combinatie van met figuur 1 van onderhavig schrijven;
- meetpunt F: gebruikt voor de uitstraling van de deur in de zuidgevel. Gemeten tijdens bedrijf met ketel 3;
- meetpunt G: gebruikt voor de uitstraling van de deur in de westgevel ter plaatse van ketel 8. Gemeten tijdens bedrijf met de ketels 7 en 8 waarbij gesteld kan worden dat het geluidniveau nagenoeg volledig bepaald wordt door ketel 8;
- meetpunt H: gebruikt voor de uitstraling van de deur in de westgevel ter plaatse van ketel 6. Gemeten tijdens bedrijf met ketel 4 op een zodanig plaats dat het geluidniveau voldoende representatief is voor het geluidniveau naast de gelijkwaardige ketel 6 ter plaatse van de genoemde deur.

In figuur 1 wordt een schets van de lay-out gegeven met daarbij de gehanteerde meetposities en meetwaarden.

Open ramen

Bij de berekeningen wordt uitgegaan van deels geopende ramen. Hierbij is uitgegaan van de situatie zoals die is aangetroffen ten tijde van de metingen.

Blijkens informatie verstrekt door Nuon dienen de ramen op deze stand te zijn geopend in verband met de noodzakelijke trek voor de verbrandingslucht van de ketels (minimaal één luchtverversing per uur).

PH

[redacted]

De opening van deze kantelramen is geborgd zodanig dat een verdere opening (groter) niet mogelijk is.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest maar uiteraard graag bereid tot een nadere toelichting, verblijven wij,

met vriendelijke groet [redacted]

[redacted]

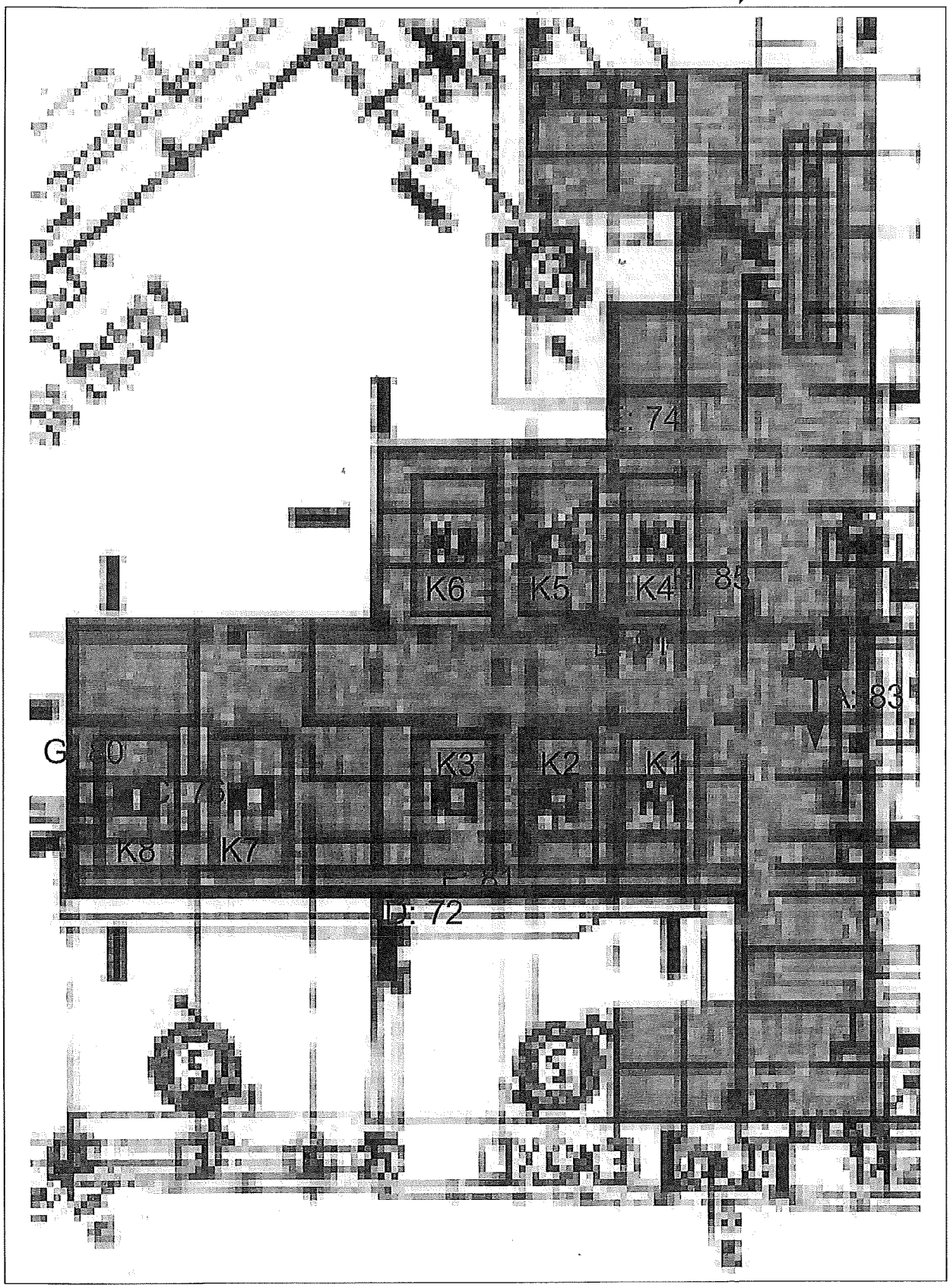
Bijlage: 1 figuur

P.H

[redacted]

Globale lay-out van HWC Kanaleneiland en aanduiding meetposities en meetwaarden (nadere uitleg: zie tekst schrijven)

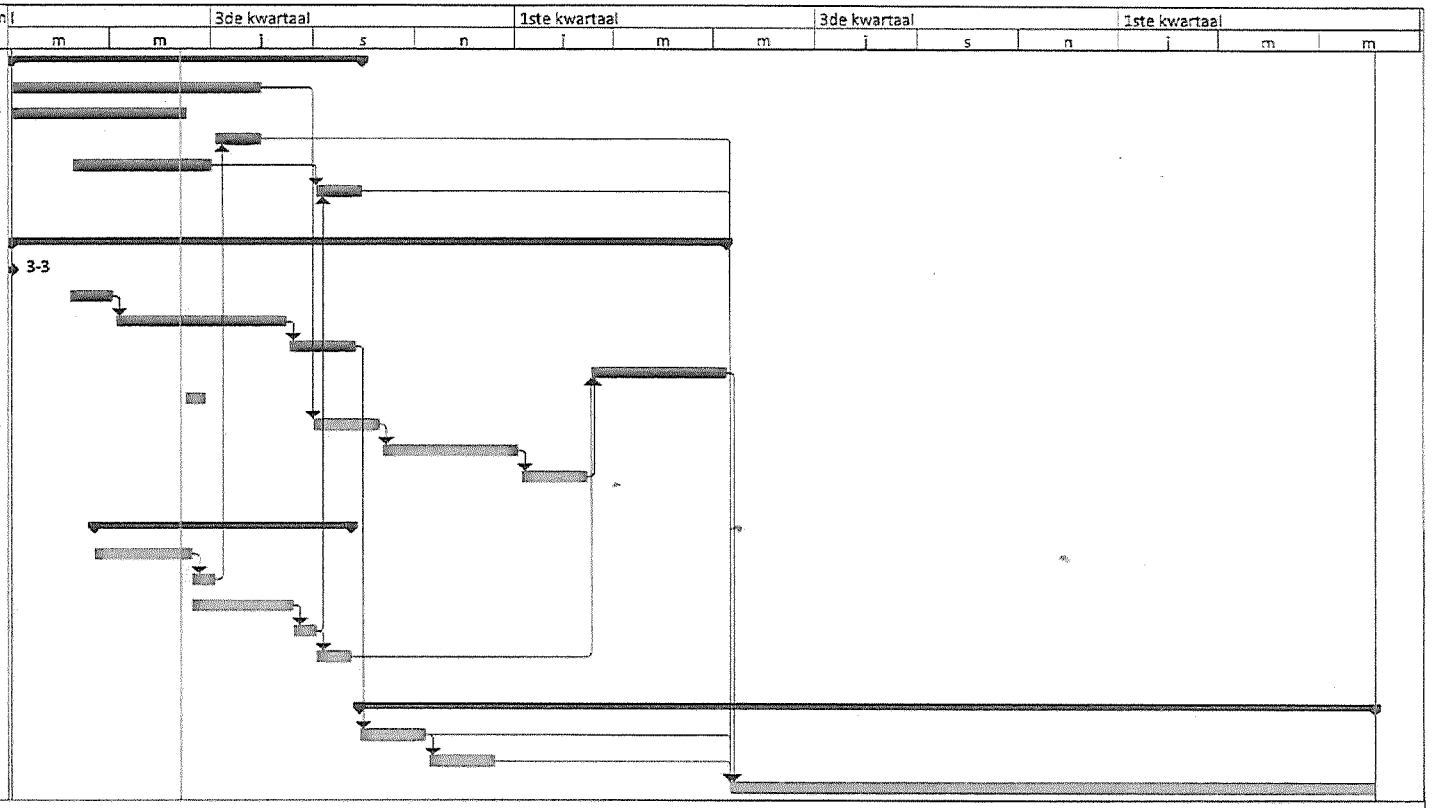
NIET OP SCHAAL



FJ 3810-2-BR-001

Figuur 1

Id	Taaknaam	Duur	Begindatum	Einddatum
1	**Besluitvorming**	**152 dagen**	**maa 3-3-14**	**din 30-9-14**
2	SOK gemeente Utrecht	109 dagen	maa 3-3-14	don 31-7-14
3	LOI Jebber, bouwblok A	76 dagen	maa 3-3-14	maa 16-6-14
4	Turnkey overeenkomst Jebber	4 wkn	vri 4-7-14	don 31-7-14
5	LOI belegger, bouwblok B.	12 wkn	woe 9-4-14	din 1-7-14
6	Turnkey overeenkomst belegger	4 wkn	woe 3-9-14	din 30-9-14
7				
8	**Vergunningen**	**310 dagen**	**maa 3-3-14**	**vri 8-5-15**
9	Kapvergunning (definitief)	1 dag	maa 3-3-14	maa 3-3-14
10	Opstellen saneringsplan	4 wkn	maa 7-4-14	vri 2-5-14
11	Aanvraag saneringsbeschikking	15 wkn	maa 5-5-14	vri 15-8-14
12	Verkrijgen saneringsbeschikking	6 wkn	maa 18-8-14	vri 26-9-14
13	Aanvraag omgevingsvergunning blok A en B	12 wkn	**maa 15-2-15**	vri 8-5-15
14	Vergunningscheck HHSR (n.t.b.)	2 wkn	maa 16-6-14	vri 27-6-14
15	Ontwerp bestemmingsplan ter inzage	6 wkn	maa 1-9-14	vri 10-10-14
16	Vaststellen bestemmingsplan	12 wkn	maa 13-10-14	vri 2-1-15
17	Bezwaar en beroep bestemmingsplan	6 wkn	maa 5-1-15	vri 13-2-15
18				
19	**Ontwerptraject**	**111 dagen**	**din 22-4-14**	**din 23-9-14**
20	Vaststellen DO blok A	43 dagen	din 22-4-14	don 19-6-14
21	Toetsing DO blok A door Jebber	2 wkn	vri 20-6-14	don 3-7-14
22	Vaststellen DO blok B	43 dagen	vri 20-6-14	din 19-8-14
23	Toetsing blok B door belegger	2 wkn	woe 20-8-14	din 2-9-14
24	Omgevingsvergunning gereed maken	3 wkn	woe 3-9-14	din 23-9-14
25				
26	**Uitvoering**	**440 dagen**	**maa 29-9-14**	**vri 3-6-16**
27	Start saneren	6 wkn	maa 29-9-14	vri 7-11-14
28	Start bouwrijp	6 wkn	maa 10-11-14	vri 19-12-14
29	Start bouw	14 mndn	maa 11-5-15	vri 3-6-16

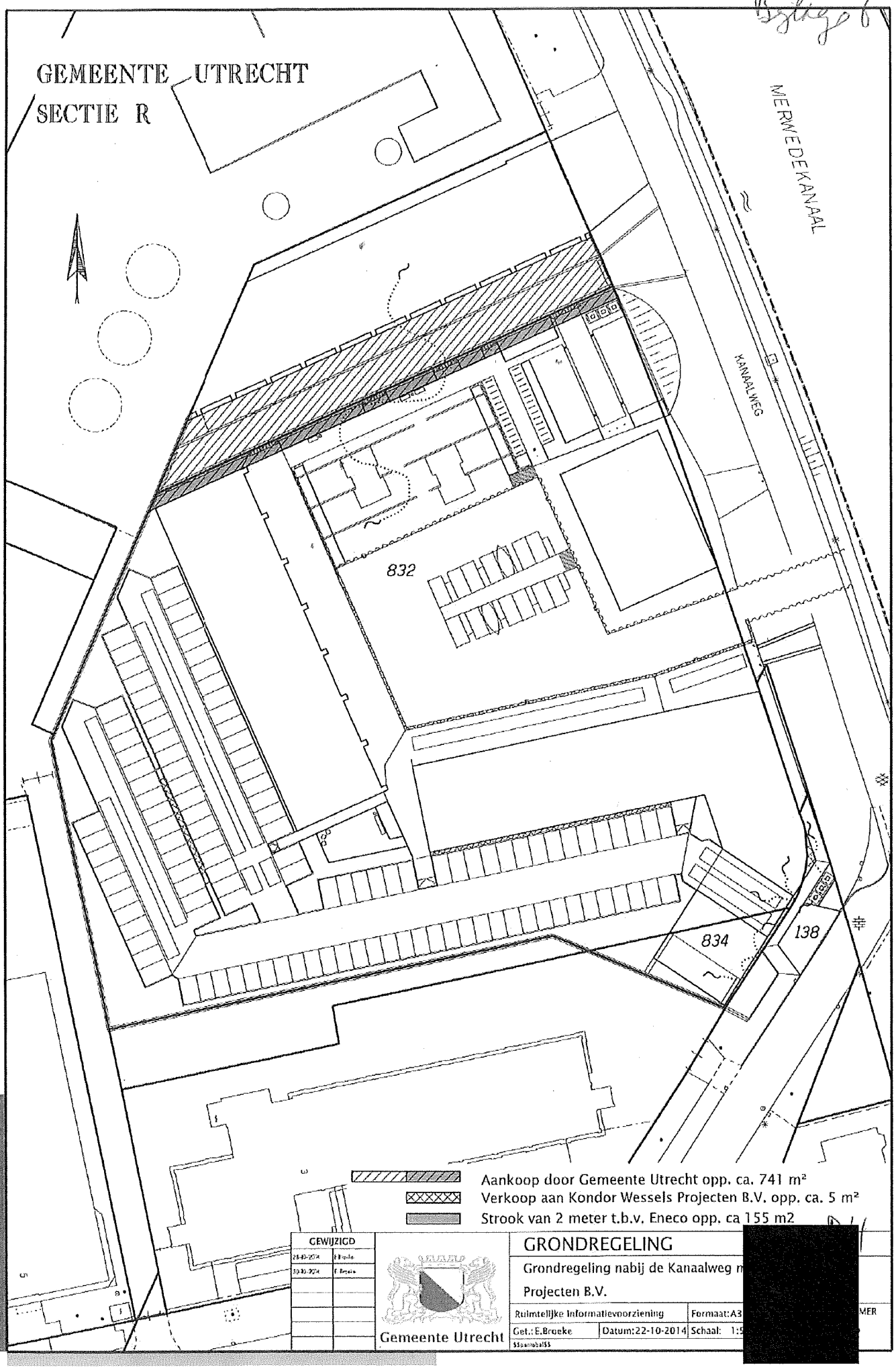


[redacted]

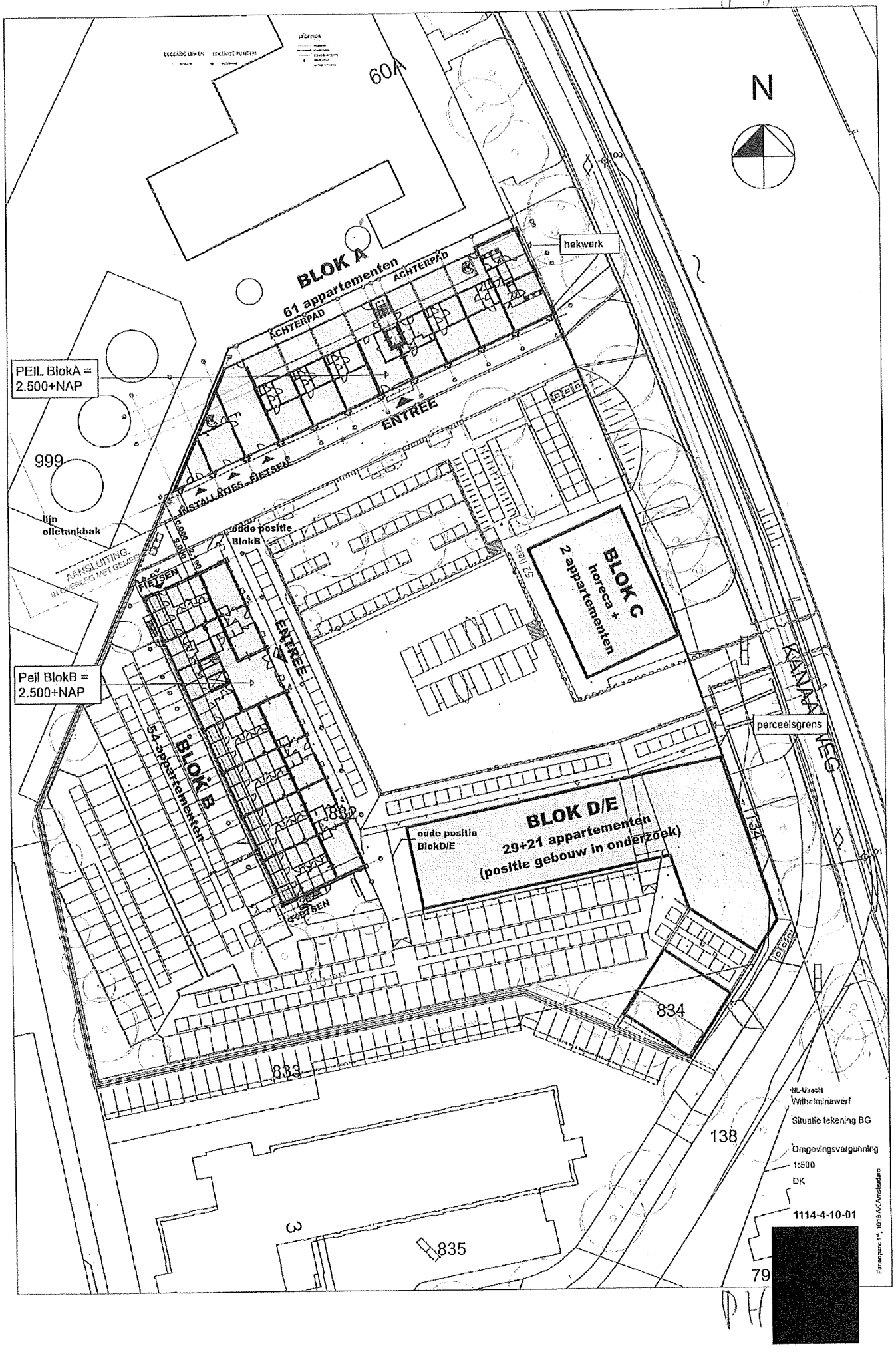
Project: 2014.06.13 - Planning Wi
Datum: vri 13-6-14

Taak	Projectsamenvatting	Inactieve mijlpaal	Handmatige samenvatting	Deadline			
Splitsing	Externe taken	Inactieve samenvatting	Handmatige samenvatting	Voortgang			
Mijlpaal	Externe mijlpaal	Handmatig taak	Alleen begindatum				
Samenvatting	Inactieve taken	Alleen duur	Alleen einddatum				

Bijlage 6


GEMEENTE UTRECHT
SECTIE R
MERWEDEKANAAL
KANAALWEG
832
834
138
Aankoop door Gemeente Utrecht opp. ca. 741 m²
Verkoop aan Kondor Wessels Projecten B.V. opp. ca. 5 m²
Strook van 2 meter t.b.v. Eneco opp. ca 155 m2
GEWIJZIGD
Gemeente Utrecht
GRONDREGELING
Grondregeling nabij de Kanaalweg m[redacted]
Projecten B.V.
Ruimtelijke Informatievoorziening
Formaat:A3[redacted]MER
Get.: E.Broeke
Datum:22-10-2014
Schaal: 1:5[redacted]

Bijlage 7


60A
N
BLOK A
61 appartementen
ACHTERPAD
ACHTERPAD
hekwerk
PEIL BlokA =
2.500+NAP
ENTREE
999
INSTALLATIES - FIETSEN
lijn
olietankbak
oude positie
BlokB
FIETSEN
BLOK C
horeca +
2 appartementen
Peil BlokB =
2.500+NAP
ENTREE
54 appartementen
BLOK B
perceelsgrens
KANAAL
WEG
BLOK D/E
29+21 appartementen
(positie gebouw in onderzoek)
oude positie
BlokD/E
834
833
138
835
79
Wilhelminawerf
Situatie tekening BG
Omgevingsvergunning
1:500
DK
1114-4-10-01

Bijlage 8

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Rapport

Aanvullend grond- en grondwateronderzoek
Kanaalweg 59 - Wilhelminawerf te Utrecht

Aveco de Bondt bv
bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (+31) (0)548 51 52 00
telefax (+31) (0)548 51 85 65
e-mail info@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Aanvullend grond- en grondwateronderzoek Kanaalweg 59 - Wilhelminawerf te Utrecht
projectnummer 13102502
kenmerk R-PVE/290

opdrachtgever KondorWessels Projecten bv
postadres Postbus 1229
3600 BE Maarssen
contactpersoon de heer R. Goes

versie 02

datum 29 april 2014

auteur P. (Piete-) Verschrag [redacted] 29/4/14

[redacted]

gecontroleerd D.R. (Dennis) Diekerhof

PH

[redacted]

Bijlage 9

ONTWIKKELINGSOVEREENKOMST

De ondergetekenden,

De gemeente Utrecht, vertegenwoordigd door de heer A.H.R. van Beest, hoofd van de afdeling Grondzaken van StadsOntwikkeling, hierna te noemen "**de gemeente**",

en

Kondor Wessels Projecten B.V., gevestigd en kantoorhoudende te Rijssen, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A.H. Walvoort, in zijn hoedanigheid van directeur van Kondor Wessels Projecten B.V., hierna te noemen "**de marktpartij**",

gemeente en de marktpartij gezamenlijk te noemen "partijen",

overwegende,

- dat Kondor Wessels Projecten B.V. vanaf 1999 eigenaar is van een perceel grond ter grootte van circa 10.263 m2 gelegen langs het Merwedekanaal, plaatselijk bekend als Kanaalweg 59;

- dat in 2004 een concept Nota van Uitgangspunten (NvU) voor een woningbouwplan (aangevuld met kantoorruimte) is opgesteld waarin de gemeentelijke randvoorwaarden voor de planontwikkeling zijn opgenomen;

- dat de planontwikkeling voor Kanaalweg 59 een onderdeel uitmaakt van de Visie Merwedekanaalzone welke in 2005 is vastgesteld;

- dat de gemeentelijke Staf Wijk- en Stadsontwikkeling op 18 december 2006 op hoofdlijnen akkoord is gegaan met het plan van de marktpartij en tevens akkoord is gegaan met het opstellen van een ontwikkelingsovereenkomst waarin privaatrechtelijk de randvoorwaarden worden vastgelegd voor de opstelling van het bouwplan voor de Wilhelminawerf;

- dat na de afronding van de concept NvU het noodzakelijk bleek om een verdiepingsslag in het plan te maken waarbij meer aandacht wordt besteed aan de aansluiting van het plan op de omgeving, waarbij de inspraakresultaten worden verwerkt en waarbij de samenhang met de verkeersplannen (HOV) in de directe omgeving van het plan wordt bewerkstelligd zulks op basis van de Visie Merwedekanaalzone en de opgestelde Ruimtelijke onderbouwing;

- dat deze verdiepingslag heeft geleid tot een aangepast bouwplan van de marktpartij in de vorm van het Voorlopig Ontwerp Wilhelminawerf (Arcasgroep dd. februari 2008) en het Voorlopig Ontwerp inrichtingsplan (Annemieke Diekman Landschapsarchitecten d.d. 27-11-2007);

- dat de ruimtelijke onderbouwing, het Voorlopig Ontwerp Wilhelminawerf, het Voorlopig Ontwerp inrichtingsplan en de concept ontwikkelingsovereenkomst ter besluitvorming aan het College van Burgemeester en Wethouders zullen worden voorgelegd;

- dat indien het College van Burgemeester en Wethouders de ruimtelijke onderbouwing, het Voorlopig Ontwerp Wilhelminawerf en het Voorlopig Ontwerp inrichtingsplan vaststellen, deze stukken onderdeel zullen uitmaken van de vrijstellingsprocedure conform artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening waarbij het doel van deze overeenkomst is om conform de bijgevoegde planning tot een besluit tot medewerking aan de vrijstellingsprocedure te komen;

- dat partijen na het sluiten van de ontwikkelingsovereenkomst een exploitatieovereenkomst betreffende de onderhavige kavel dienen te sluiten;

PH [redacted]

- dat partijen hebben besloten procedures nader vast te leggen teneinde te komen tot een meer concrete invulling van de wederzijdse taken en verantwoordelijkheden;

- dat partijen een en ander wensen te formaliseren in onderstaande ontwikkelingsovereenkomst;

Verklaren - onder voorbehoud van goedkeuring door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht - **het volgende te zijn overeengekomen**.

Artikel 1: Doel van de overeenkomst.

1.1. De samenwerking van partijen heeft tot doel om met inachtneming van het gestelde in deze overeenkomst te komen tot ontwikkeling en realisering van het bouwplan Kanaalweg 59. De begrenzing van het plangebied is op de tekening met het nummer A 35.798 (**bijlage 1a**) met een balletjeslijn aangegeven, Deze overeenkomst dient als basis voor een tussen partijen te sluiten exploitatie-overeenkomst inzake de ontwikkeling van het bij de marktpartij in eigendom zijnde perceel grond langs het Merwedekanaal.

Artikel 2: Omvang van de bouwopgave.

2.1. Het Voorlopig Ontwerp van de marktpartij omvat in totaal circa 162 woningen (circa 80 beleggershuur woningen en circa 82 koopappartementen in de vorm van appartementen, luxe torenappartementen, penthouses, loftappartementen en woon-werkwoningen, een binnenhaven en een horecavoorziening van 250 m2 BVO (horeca type D). Het Voorlopig Ontwerp Wilhelminawerf is als bijlage 3 bijgevoegd.

Artikel 3: Ontwikkelingskader.

3.1. De door de marktpartij te realiseren woningen moeten voldoen aan de navolgende kwaliteitseisen:
- De in de visie Merwedekanaalzone (**bijlage 2a**) en de ruimtelijke onderbouwing (**bijlage 2b**) opgenomen randvoorwaarden. De ruimtelijke onderbouwing zal onderdeel uitmaken van de vrijstellingsprocedure artikel 19 WRO en als zodanig aan wijzigingen onderhevig kunnen zijn.
- De eisen zoals opgenomen in het herzien Beleidskader Integrale Woningkwaliteit Nieuwbouw (IWK), d.d. 2006 (**bijlage 4**). Omdat het plan Kanaalweg 59 een particuliere ontwikkeling betreft behoeft Kondor Wessels Projecten binnen het kader van de toepassing van het IWK 2006 geen waarborgsommen aan de gemeente te voldoen.

3.2. Met betrekking tot de realisatie van de woningen gelden in ieder geval de navolgende (rand)voorwaarden:
- Het bouwbesluit;
- Het Inrichtingsplan Kanaalweg 59 en omstreken d.d. 27 november 2007, onderdeel van het V.O. d.d. februari 2008 (**bijlage 3b**), waarbij geringe wijzigingen in de uitwerking tot een Definitief Ontwerp mogelijk zijn en zulks onder het voorbehoud van conforme bestuurlijke besluitvorming.

3.3. Als tijdschema voor de start van de bouw van de woningen geldt de planning d.d. 4 juni 2008, welke bij deze overeenkomst is gevoegd (**bijlage 6**). Uitgegaan wordt van de start van de artikel 19 lid 1 WRO-procedure in juli 2008, een vrijstellingverlening in augustus 2009 en de start van de bouw in januari 2010.
Voor de marktpartij geldt de planning als een inspanningverplichting. De gemeente spant zich in om de artikel 19 WRO-procedure conform de planning te doorlopen.
Na het gereedkomen van het definitieve ontwerp zullen partijen een definitieve planning voor de bouwplanontwikkeling vaststellen.

3.4. Ten behoeve van het parkeren voor de woningen is de marktpartij verplicht om op eigen terrein een gebouwde ondergrondse parkeervoorziening te realiseren. De kosten van het beheer van deze parkeervoorziening zijn voor rekening van de marktpartij.

PH

3.5 Het is aan partijen bekend dat het perceel grond waarop de horeca-voorziening is voorzien op een perceel grond dat momenteel in eigendom is bij de Staat der Nederlanden (Rijkswaterstaat/Domeinen). De marktpartij en de gemeente hebben de inspanningsverplichting om Rijkswaterstaat/Domeinen te verzoeken mee te werken aan de eigendomsoverdracht van dit perceel grond tegen marktwaarde aan de marktpartij, aan de realisatie van een doorbraak van het Merwedekanaal naar de te realiseren binnenhaven en aan het aanbrengen van een vaste autobrug ter plaatse van de doorbraak van de Kanaalweg. De marktpartij zal het aangrenzende openbare gebied voor haar rekening en risico herinrichten conform het inrichtingsplan d.d. 27 november 2007 en 16 parkeerplaatsen aanleggen in de onderste laag van gebouw D ten behoeve van de horecavoorziening. De gemeente zal Rijkswaterstaat/Domeinen informeren dat de gemeente niet zelf tot verwerving van het perceel grond voor de horeca wenst over te gaan doch dat zij RWS/Domeinen adviseert om het onderhavige perceel grond aan de marktpartij te verkopen. De marktpartij en de gemeente kunnen gezamenlijk besluiten om deze grondtransactie tussen Rijkswaterstaat/Domeinen en de marktpartij eerst af te wikkelen na een gerechtelijke uitspraak in de rechtszaak tussen de gemeente en de Staat over grondeigendommen in het kader van de Wet Herverdeling Wegenbeheer, mits deze gerechtelijke uitspraak uiterlijk op 1 december 2008 plaats vindt. Naar verwachting zal deze gerechtelijke uitspraak medio 2008 worden gedaan. Indien de termijn van 1 december 2008 dreigt te worden overschreden, plegen partijen hierover overleg.
Indien Domeinen ondanks de inspanningen van de gemeente en van de marktpartij onredelijke hoge bedragen vraagt voor de verkoop van de grond voor de horecavoorziening en voor het gebruik van de bij Domeinen in eigendom zijnde percelen grond op en langs de Kanaalweg, waardoor het plan Kanaalweg 59 als geheel financieel-economisch voor de marktpartij niet meer haalbaar is, zullen partijen in overleg treden over mogelijke oplossingen en over de verdere voortgang van het project.
De gevolgen van genoemde inspanningsverplichting zullen nader worden uitgewerkt in de in artikel 8 van deze overeenkomst genoemde exploitatieovereenkomst.

3.6 De marktpartij heeft het bij haar in eigendom zijnde perceel grond plaatselijk bekend Kanaalweg 59 en het ter plaatse aanwezige grondwater gesaneerd. De sanering van het perceel grond en de grondwatersanering zijn goedgekeurd door het bevoegd gezag, zijnde de afdeling Milieu en Duurzaamheid van de gemeente Utrecht.

3.7 Op basis van een bomeninventarisatieonderzoek zal de gemeente aangeven welke bomen niet geveld mogen worden, welke bomen verplantbaar zijn en welke bomen wel geveld kunnen worden. De marktpartij zal hiertoe een velvergunning aanvragen, waarbij een bomenbehandelingsvoorstel zal worden bijgevoegd. In het definitieve inrichtingsplan wordt een bomenbeplantingsplan opgenomen waarin wordt aangegeven dat het plaatsen van bomen in het openbare gebied boven gebouwde constructies niet is toegestaan.

3.8 De marktpartij zal voor haar rekening en risico zorg dragen voor het (laten) verplaatsen van de kabels en leidingen in het plangebied en voor het realiseren van de huisaansluitingen. De marktpartij is tevens verantwoordelijk voor het verkrijgen van toestemming van de desbetreffende nutsbedrijven om kabel- en leidingen tracé's boven bouwkundige constructies toe te passen.

3.9 De ruimtelijke opzet en uitwerking van het plan Kanaalweg 59 dient verkeerskundig aan te kunnen sluiten op de toekomstige ontwikkeling van het nabij gelegen Defensieterrein, welk terrein bij partijen genoegzaam bekend is. Dit dient te geschieden door de realisatie door de marktpartij van een autoaansluiting en van een langzaamverkeer aansluiting op een verhoogd maaiveldniveau op eigen terrein, inclusief de overkluizing van twee/vier stadsverwarmingsbuizen op het direct aangrenzende terrein van de Nuon/Eneco. De gemeente heeft een inspanningsverplichting om deze verkeersverbinding door te trekken bij de ontwikkeling van het Defensieterrein en is daarvoor afhankelijk van de medewerking van de grondeigenaren van het gebied tussen het Defensieterrein en Kanaalweg 59.

3.10 Het verhoogde maaiveldniveau van de openbare ontsluitingsweg mag maximaal 1,5 meter boven het huidige maaiveldniveau komen en dient te worden doorgetrokken tot en met de overkluizing van de twee/vier direct aan het bouwplan grenzende stadsverwarmingsleidingen, overeenkomstig het bijgevoegde inrichtingsplan. De marktpartij dient hiertoe - na instemming van de eigenaar van de stadsverwarmingsleidingen - de hoogst gelegen stadsverwarmingsleiding te verlagen en te voorzien van een tafelconstructie tussen de in het inrichtingsplan aangegeven blokken en dient voldoende draagvermogen te hebben voor het autoverkeer. Deze (in principe tijdelijk) doodlopende weg dient te worden afgezoomd met groen en met een bij de nieuwbouw passend hekwerk. De gemeente zal deze openbare ontsluitingsweg met twee onderdoorgangen in beheer nemen onder de navolgende voorwaarden:

PH

De dienst StadsWerken beheert in principe geen openbare ruimte boven of onder bouwtechnische constructies of voorzieningen in beheer bij anderen dan dSW (bijvoorbeeld parkeergarages). De Dienst Stadswerken is bereid onder condities medewerking te verlenen aan het in beheer nemen van de openbare ontsluitingsweg met twee onderdoorgangen (één voor de gekoppelde parkeergarages en één voor de voetgangersverbinding tussen de parkeergarages en het woonblok aan de haven.

Deze condities zijn:

a. Indien een bouwkundige voorziening is afgedekt met een laag grond van minimaal 1,25 meter, het dek van de bouwkundige voorziening een afschot kent van minimaal 1:10 en boven de constructie ter voorkoming van spanningswater een drainage is aangebracht welke door de eigenaar/beheerder van de bouwkundige constructie goed werkend wordt onderhouden, dan is beheer van de bovenliggende openbare ruimte voor dSW acceptabel.
b. Indien er geen openbare riolering aangelegd wordt ter plaatse van de bouwkundige constructie kan in overleg met dSW de minimale laagdikte van 1,25 meter aangepast worden.
   De laagdikte is echter afhankelijk van diverse factoren zoals riolering, plaatsen van kolken ten behoeve van de afwatering, plaatsen van lichtmasten en aanbrengen van groenvoorzieningen.
c. Bomen in openbaar gebied boven een gebouwde constructie worden niet toegestaan.
d. Bij overgang van constructie naar weg dient een zettingsvrije oplossing toegepast te worden.
e. De marktpartij is verantwoordelijk om toestemming te verkrijgen van de benodigde nutsbedrijven om kabel- en leidingtracees boven bouwkundige constructies toe te passen.
f. De kosten van de juridische overdracht van het definitief ingerichte gebied komen ten laste van de marktpartij (zoals notariskosten e.d.).
g. Voor het beheer van de openbare ruimte boven of onder deze voorzieningen dient een beheerovereenkomst met de eigenaar/gebruiker van de bouwkundige voorziening te worden gesloten.

De openbare weg en de overkluizing van de stadsverwarmingsleidingen zal uiterlijk één maand na de totale oplevering van het bouwplan worden aangelegd conform het VO inrichtingsplan respectievelijk het nog op te stellen uitwerkingsplan voor de inrichting van de woonomgeving.

De overkluizing van de stadsverwarmingsleidingen dient aan de volgende condities te voldoen:

a. Ter plaatse van de stadsverwarmingsleidingen wordt de mogelijkheid gemaakt om in de toekomst de openbare weg door te trekken richting de Overste den Oudelaan (over Nuonterrein en/of Laventerrein).
b. Hierbij geldt als uitgangspunt dat het toekomstig maaiveld niet hoger mag komen te liggen dan 1,50 boven het huidige maaiveld.
c. Als profiel wordt aangehouden het VO inrichtingsplan (wegbreedte 5 meter, exclusief voetpaden).
d. Constructieve berekening op basis van Verkeersklasse 30.
e. De te maken constructie zal moeten voldoen aan de eisen van de Nuon en Eneco met betrekking tot de bereikbaarheid en onderhoudsmogelijkheden. De mogelijke varianten zijn besproken in het overleg van 18 december 2007 en als bijlage bijgevoegd.
f. De inrichting van het dek/maaiveld conform het VO inrichtingsplan.

3.11 De marktpartij zal voor haar rekening en risico zorg dragen voor de doorbraak van het Merwedekanaal naar de door de marktpartij te realiseren binnenhaven. Eveneens zal de marktpartij voor haar rekening en risico zorg dragen voor de aanleg van een vaste brug over de Kanaalweg ter plaatse van de doorbraak tussen de binnenhaven en het Merwedekanaal. Deze vaste brug dient voldoende draagvermogen te hebben voor auto- en vrachtverkeer, zodat de in het achterliggende gebied gelegen functies aan de Kanaalweg via deze brug ontsloten kunnen worden.
Naast het gebruikelijke publiekrechtelijke kader heeft de wegbeheerder de volgende voorwaarden gesteld:

a. De Kanaalweg zal ter plaatse van de toekomstige haven met een brug gecontinueerd worden. De kadezone wordt met het principe van een zijweg hierop aangesloten, zodat enkel het langzaam bestemmingsverkeer voor 'Kanaalweg 59' de kade zal oprijden. De zijweg wordt afgesloten met een paaltje dat te openen is voor nood- en hulpdiensten (eventueel ook voor verhuizingen i.o.m. VVE-beheer).
b. De brug over de haventoegang heeft een minimale doorvaarthoogte van 1,50 m en een doorvaartbreedte van 3 meter. Hetgeen betekent dat met een constructiehoogte van 0,50 m tot 1,00 m de bovenkant van het brugdek minimaal 2,00 m tot 2,50 m boven het Merwedepeil ligt. Dit komt overeen met 0,30 tot 0,50 m boven het bestaande maaiveld.

PH

c. Uitgangspunt voor de constructie is een betonnen brug met een overspanning van 3 meter. Fundering van de brug eventueel te combineren met gemaal voor de riolering.
d. Het brugdek zal zodanig ingedeeld worden dat er ruimte is voor een eenzijdig trottoir en één rijstrook, die afwisselend voor twee richtingen auto- en fietsverkeer gebruikt kan worden. De rijstrook heeft een breedte van 5 meter (1,20 – 2,60 – 1,20) met daarnaast een trottoir voor voetgangers. Het profiel van het VO inrichtingsplan wordt aangehouden.
e. Voor wat betreft de belasting wordt gerekend met een verkeersklasse 30.
f. Aan weerszijde van de brug wordt een valbeveiliging geplaatst.
g. Het ontwerp van de brug zal voor advies aan de Commissie voor Welstand en Monumenten worden voorgelegd.

3.12 De gemeente is bereid de openbare ontsluitingsweg binnen het plangebied en de vaste brug op de Kanaalweg ten behoeve van de ontsluiting van de binnenhaven om niet in eigendom te verkrijgen en om deze onroerende zaken in beheer te nemen, indien voldaan is aan de in artikel 3.10 en 3.11 genoemde condities, welke condities nader zullen worden uitgewerkt in de exploitatieovereenkomst. De marktpartij behoeft geen afkoopsom aan de gemeente te voldoen ten behoeve van het onderhoud van het toekomstige openbare gebied door de gemeente, onder het voorbehoud van conforme bestuurlijke besluitvorming.

3.13 Voor de circa 162 woningen worden minimaal 215 parkeerplaatsen in twee gekoppelde ondergrondse parkeergarages aangelegd. De woningen hebben een parkeernorm van gemiddeld minimaal 1,45 parkeerplaats per woning, waarvan 0,15 parkeerplaats voor bezoekersparkeren. Voor het bezoekersparkeren voor de horeca (250 m2 bvo) worden 16 parkeerplaatsen in de (niet-openbare) parkeergarage van blok D aangelegd (maaiveldniveau, zijde Hulpwarmtekrachtcentrale). Langs en op de Kanaalweg wordt geen (bezoekers)parkeren toegestaan met uitzondering van 2 invalidenparkeerplaatsen en een laad- en losplek voor de horeca. De bezoekersparkeerplaatsen worden gerealiseerd langs de ventweg van de Kon. Wilhelminalaan en langs de toekomstige openbare weg binnen het plangebied. De ten behoeve van de woningen en van de horeca te realiseren gebouwde parkeerplaatsen mogen niet afzonderlijk van de woningen en van de horeca worden doorverkocht.

3.14 De marktpartij dient bij de ruimtelijke opzet van de planontwikkeling rekening te houden met het in de toekomst mogelijk maken van een langzaam verkeerbrug over het Merwedekanaal. De gemeente zal het besluit over de daadwerkelijke aanleg van de langzaam verkeerbrug nemen bij de toekomstige plánontwikkeling van het Defensieterrein. De realisatie van deze langzaam verkeerbrug vindt eerst plaats op het moment dat de langzaam verkeerroute kan worden doorgetrokken van Dichterswijk-West naar het Defensieterrein en naar de wijk Kanaleneiland.

3.15 De gemeente zal na het sluiten van deze ontwikkelingsovereenkomst en vóór de indiening van een ontvankelijke bouwaanvraag een exploitatie-overeenkomst met de marktpartij dienen te sluiten. In deze exploitatie-overeenkomst zal de gemeente een waarborgsom of een bankgarantie van de marktpartij verlangen. De marktpartij verklaart bij deze met de opneming van een waarborgsom c.q. bankgarantie in de exploitatie-overeenkomst akkoord te gaan. Partijen nemen een inspanningsverplichting op zich om ervoor zorg te dragen dat door het sluiten van de exploitatie-overeenkomst vóór het indienen van de bouwaanvraag geen vertraging op de in deze overeenkomst genoemde planning ontstaat. De gemeente verklaart dat er geen exploitatiebijdrage wordt opgenomen in de exploitatie-overeenkomst doch dat enkel de in deze overeenkomst genoemde kostenposten welke voor rekening en risico van de marktpartij komen, onderdeel zullen uitmaken van de exploitatie-overeenkomst.

3.16 Indien wettelijke bepalingen en de daarop gebaseerde jurisprudentie daartoe noodzaken, zal de marktpartij de uitvoering van de werkzaamheden aan het toekomstig openbaar gebied openbaar aanbesteden en eventueel Europees aanbesteden als het drempelbedrag wordt overschreden. Eventuele financiële risico's c.q. claims die het gevolg zijn van niet aanbesteden conform de wettelijke bepalingen zijn voor rekening van de marktpartij.

3.17. De marktpartij is aansprakelijk, uit welke hoofde dan ook, voor alle schade jegens derden wegens het tot stand brengen van de vereiste planologische maatregelen.
Hieronder wordt begrepen de bestemmingsplanschade ex artikel 49 WRO wegens gebruikmaking van de verleende vrijstellingen en bouwvergunningen. Afhandeling geschiedt conform de "Procedure Regeling Planschadevergoeding 2005".

PH

Tevens wordt daaronder begrepen de nadeelcompensatie wegens de feitelijke werkzaamheden in het kader van bouw- en woonrijp maken, een en ander voor zover vastgesteld door een onafhankelijke rechter of bindende arbitrage.
De marktpartij vrijwaart de gemeente voor de in dit artikel bedoelde schaden.

Artikel 4: Taken en verantwoordelijkheden.

4.1. De gemeente is verantwoordelijk voor:
a. Het na het vastgestelde DO opstellen van een concept exploitatie-overeenkomst en na overeenstemming met de marktpartij dit tijdig laten vaststellen door het College van B&W.
b. Het toetsen van ontwerpen aan bovenwettelijk overeengekomen kwaliteitseisen binnen de daarvoor overeengekomen termijnen.
c. Het toetsen dat het definitief inrichtingsplan voor de aan het bouwplan grenzende openbare ruimte wordt afgestemd op de de definitieve ontwerpen van de woningen.
d. Het aanwijzen van de locaties voor de aan te leggen nuts-trace's in de toekomstige openbare ruimte.
e. Het beheer van het rioleringsstelsel in de openbare ruimte.
f. Het toezicht op de uitvoering van de inrichting van de openbare ruimte overeenkomstig het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (bijlage 5) door de marktpartij.
g. Het verkopen van het perceel grond zoals weergegeven op bijlage 1A aan de marktpartij ten behoeve van de planontwikkeling binnen het plangebied onder nader overeen te komen voorwaarden.

4.2. De marktpartij is verantwoordelijk voor:
a. Het volgens de planning (tijd, geld, kwaliteit) ontwerpen en realiseren van de woningen.
b. Het tijdig aanleveren van het digitale Voorlopig Ontwerp van de woningen waarop de definitieve entree en kabel- en leidingtoevoer getekend zijn, na afronding van het V.O.
c. Het tijdig indienen van een artikel 19 WRO-aanvraag, een ontvankelijke bouwaanvraag en het verkrijgen van een bouwvergunning. De marktpartij zal gelijktijdig met de indiening van de bouwaanvraag een aanlegvergunning bij de gemeente aanvragen.
d. Het tijdig inwinnen van advies bij en het voeren van overleg met instanties ten behoeve van het voldoen aan wettelijke voorschriften en voorschriften voor nutsvoorzieningen in de woningen. Hierbij wordt ook bedoeld de welstandscommissie, brandweer, hulpdiensten, Politiekeurmerk etc.
e. Het tijdig (laten) aanvragen van nutsvoorzieningen voor de bouwperiode.
f. Uitvoering van het inrichtingsplan (inclusief bomenbeplantingsplan), inklusief de herinrichting van de aangrenzende Kanaalweg, zoals op de tekening van het inrichtingsplan staat aangegeven (bijlage 3b).
g. De marktpartij zal zorg dragen voor een goede start van de op te richten Vereniging(en) van Eigenaren, alsmede voor het private beheer van de gezamenlijke parkeergarage en de gemeenschappelijk buitenruimte. De marktpartij zal hiertoe voor de duur van één jaar een contract afsluiten ten behoeve van het beheer en onderhoud voor de gemeenschappelijk ruimten. Concreet gaat het om het benoemen van een administrateur en een servicemanager voor de Vereniging(en) van Eigenaren en een hoveniersbedrijf voor de buitenruimten. In de opdracht aan de administrateur wordt meegegeven zorg te dragen voor de begeleiding bij de oplevering van de gemeenschappelijke ruimten aan de kopers (parkeergarages, binnenhaven en semi-openbare buitenruimten.

Artikel 5: Ontwerpproces/ architectenkeuze.

5.1. De marktpartij is verantwoordelijk voor een goed verloop van het ontwerpproces en vormt zijn eigen ontwerpteam. De verantwoordelijkheden van de marktpartij zoals vermeld in artikel 4, lid 3, sub a t/m d, worden in het ontwerpproces verankerd. Bij dit ontwerproces dient de afdeling Stedenbouw van de gemeente te worden betrokken. Als architekt is Arcas Groep te Knokke-Heist door de marktpartij aangetrokken.
Als landschapsarchitekt is Annemieke Diekman Landschapsarchitecten te Amsterdam door de marktpartij aangetrokken.

DH

Artikel 6: Scheiding openbaar/ privé terrein.

6.1. Alle kosten die gemaakt moeten worden voor een zorgvuldige afscheiding tussen het openbaar en privé-terrein zijn voor rekening van de marktpartij, zoals die gedefinieerd zijn in de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Artikel 7: Toetsingen.

7.1. De marktpartij is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen en voor de toetsing van de bouwaanvraag door welstand, brandweer, etc.

Artikel 8: Exploitatie-overeenkomst.

8.1. Partijen zullen uiterlijk vóór de datum van het indienen van de bouwaanvraag een exploitatie-overeenkomst dienen te ondertekenen waarin tevens afspraken over de levering van het openbaar gebied aan de gemeente zijn opgenomen en waarin het verbod op afzonderlijke doorverkoop van de parkeerplaatsen is uitgewerkt en de uitwerkingstekening van het inrichtingsplan is bijgevoegd. In de exploitatieovereenkomst zal definitief worden bepaald of en zo ja op welke wijze de Vleutense Wetering langs de Kanaalweg zal worden doorgetrokken. Bij de planontwikkeling wordt ervan uitgegaan dat het watersysteem van de door te trekken Vleutense Wetering met het Merwedekanaal zal worden verbonden.
8.2 De kosten voor verlegging en aanpassing van de langs de Kanaalweg gelegen riolering zijn voor rekening van de marktpartij, voorzover deze verlegging en aanpassing voortkomt uit het bouwplan en inrichtingsplan voor de Kanaalweg 59. De marktpartij zal hiertoe in samenwerking met Stadswerken van de gemeente Utrecht een rioleringsplan laten opstellen.

8.3 Indien het doortrekken van de Vleutense Wetering ertoe leidt dat de langs de Kanaalweg gelegen bestaande riolering verlegd dient te worden, dan zullen de meerkosten voor deze verlegging, dat wil zeggen de extra kosten ten opzichte van de in artikel 8.2 genoemde kosten, ten laste van de gemeente komen, waarbij deze werkzaamheden door de gemeente in opdracht zullen worden gegeven.

8.4 Deze ontwikkelingsovereenkomst dient als uitgangspunt voor de nader tussen partijen overeen te komen exploitatie-overeenkomst.

Artikel 9: Onvoorziene omstandigheden.

9.1. Indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, welke van dien aard zijn, dat ongewijzigde uitvoering van de in de overeenkomst en de bijlagen vastgelegde afspraken en/of uitgangspunten naar maatstaven van redelijkheid niet van partijen of een hunner mag worden verlangd, zullen partijen in overleg treden, teneinde te trachten een aanvaardbare oplossing te vinden voor de gerezen problemen, rekening houdende met gerechtvaardigde belangen van elk der partijen.

Artikel 10: Tussentijdse ontbinding/Tekortkoming.

10.1. De gemeente is gerechtigd deze overeenkomst tussentijds, zonder inachtneming van enige termijn en zonder rechterlijke tussenkomst bij aangetekend schrijven geheel of gedeeltelijk te ontbinden:

a. in geval de marktpartij in staat van faillissement geraakt, surséance van betaling aanvraagt of besluit tot ontbinding, dan wel anderszins de vrije beschikking verliest over zijn vermogen;
b. in geval de marktpartij niet uiterlijk binnen een jaar na de bestuurlijke besluitvorming op deze ontwikkelingsovereenkomst een ontvankelijke bouwaanvraag heeft ingediend, tenzij partijen gezamenlijk een latere datum overeen komen.
c. in geval de marktpartij niet uiterlijk vóór de datum van de indiening van een ontvankelijke bouwaanvraag de exploitatie-overeenkomst heeft ondertekend, tenzij partijen gezamenlijk een latere datum overeen komen.

10.2. Aan een ontbinding op grond van dit artikel zal de marktpartij geen enkel recht ontlenen op vergoeding van schade, kosten of interesten, hoe dan ook genaamd, noch zal restitutie worden verleend van eventueel betaalde bedragen.

PH

Artikel 11: Geschillen.

11.1 Alle geschillen uit deze overeenkomst voortvloeiende, zowel feitelijke als juridische, hoe dan ook genaamd, en ook al worden ze slechts door één van de partijen als zodanig gekenmerkt, zullen worden onderworpen aan het oordeel van de Arrondissementsrechtbank te Utrecht.

Aldus overeengekomen en in tweevoud getekend te Utrecht d.d. 23 juli 2008.

De gemeente,

[redacted]

Kondor Wessels Projecten B.V.,

[redacted]

A.H.R. van Beest

BIJLAGEN:

1. a)Tekening nummer A 35.798 (plangebied)
   b.Tekening nummer A 35.792 (levering openbaar gebied)
2. a) Visie Merwedekanaalzone
   b. Ruimtelijke onderbouwing
3) Voorlopig Ontwerp stedenbouwkundigplan Kanaalweg 59 van Arcas d.d. februari 2008 (versie 2) waarin opgenomen het Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan Kanaalweg 59 e.o. van Annemieke Diekman Landschapsarchitecten d.d. 27 november 2007;
4) Beleidskader Integrale Woningkwaliteit Nieuwbouw (IWK), d.d. 2006
5) Handboek Openbare Ruimte (HIOR; versie 2, 2006)
6) Planning d.d. 4 juni 2008

Bijlage 2a, 4, en 5 zijn blj partijen genoegzaam bekend en zijn niet als bijlage bij deze overeenkomst gevoegd.

Besluit in (onder)mandaat genomen dd._____nr_____ op basis van het Mandaatregister StadsOntwikkeling 2008 zoals vastgesteld bij collegebesluit dd. 17 juni 2008 met kenmerk SO 08.048180.

PH

Paraaf Marktpartij: [redacted]

Paraaf Gemeente: PH

Overzicht aanpassingen Ruimtelijke onderbouwing ten opzichte van Nota van Uitgangspunten 2004

Onderwerp	NvU 2004	Ruimtelijke onderbouwing 2008
Stedenbouw		
**** concept***	Realiseren watergebonden woonmilieu. Concept wonen aan binnenhaven.	Is in de basis gelijk gebleven.
**** bouwhoogte***	Bebouwing langs Kanaalweg/Wilhelminalaan tot 6 en 7 lagen Woontoren (ca. 11 lagen.	De bouwhoogte van de hoekbebouwing langs de Kanaalweg/Ventweg Kon. Wilhelminalaan wordt op basis van de inspraakreacties teruggebracht naar 4 en 5 bouwlagen en verder terugliggend gedeeltelijk naar 6 bouwlagen. De bouwblokken langs het kanaal krijgen overwegend een bouwhoogte van 5 bouwlagen. Op de hoek Kanaalweg/Ventweg Kon. Wilhelminalaan is de 5e bouwlaag iets terugliggend. De woontoren krijgt een hoogte van 10 bouwlagen boven parkeergarage en zal een smalle, ranke vorm krijgen.
**** aansluiting op Defensieterrein***	Aansluiting op Defensieterrein was nog niet uitgewerkt.	Het nieuwe maaiveld wordt aan de (west)zijde van de Kanaalweg 59 verhoogd tot maximaal 1,5 meter boven het bestaande maaiveld, waarbij de hoogste stadsverwarmingsleidingen worden verlaagd tot de hoogte van de onderste leiding. Voor de aansluiting op het Defensieterrein zijn verschillende maaiveldhoogtes mogelijk. Deze oplossing hangt samen met het overkluizen van de stadsverwarmings-leidingen en de realisatie van de half verdiepte parkeergarage.
Verkeer		
**** Structuur***	Ontsluiting via Kanaalweg in noorden op Van Tellegenlaan In zuiden op Kon. Wilhelminalaan, aansluitend op de Overste den Oudenlaan. Uitgangspunt is dat Kanaalweg primair als hoofdfietsroute zal blijven fungeren met medegebruik van de auto.	Ontsluiting op de Van Tellegenlaan is in de toekomst niet meer mogelijk door de komst van de HOV-zuidradiaal. Ontsluiting via de Kon. Wilhelminalaan blijft. Brug over monding binnenhaven is autobrug geworden. Door realisatie van de autobrug blijft (beperkt) mede auto-gebruik van de Kanaalweg mogelijk. De hoofdontsluiting van het plan is gelegen aan de parallelweg van de Koninging Wilhelminalaan, waar de auto's direct de parkeergarage onder het complex kunnen inrijden. Hiermee wordt bijgedragen aan het autoluw maken van de Kanaalweg. Het wenselijk profiel van de Kanaalweg zal ter plaatse van Kanaalweg 59 worden gerealiseerd.
**** Aansluiting op Defensieterrein***	Optie blijft open voor langzaamverkeersroute vanuit Dichterswijk West via Defensieterrein richting Transwijk. Zowel parallelweg Kon. Wilhelminalaan, Kanaalweg als in plangebied 30 km/uur	Optie blijft mogelijk. De ontsluiting wordt ook geschikt gemaakt voor autoverkeer. Idem, met als enige aanpassing dat een deel van het dek van de

		parkeerbak fungeert als verblijfsgebied voor voetgangers en toegankelijk is voor hulpdiensten.
**** LV-verbinding over MK***	Langzaamverkeersbrug over het Merwedekanaal is ruimtelijk mogelijk.	Er wordt ruimtelijk rekening gehouden met de aanlanding van een langzaamverkeersbrug. De beslissing over de aanleg van deze brug wordt gekoppeld aan de plannen voor het defensieterrein.
Wonen **** aantal differentiatie***	83 koopwoningen. - 22 eengezinswoningen - 55 appartementen - 6 maisonnetten	Door de omzetting van kantoorruimte naar woningbouw en door een beter gebruik van de beschikbare ruimte is het mogelijk een groter aantal woningen te realiseren, nl. 162. *Koop:* - 20 woon-werk en loft appartementen (gemiddeld 140 m2 gbo) - 18 luxe torenapp. (gem. 145 m2 gbo) - 28 luxe havenapp. (gem. 99 m2 gbo) - 20 penthouses *Huur (via belegger):* - 76 3- en 4 kamer appartementen (gem. 80 m2 gbo) Aantal huurwoningen staat nog niet vast.
Groen/Water	Binnen het plangebied en langs de Kanaalweg zullen nieuwe bomen en struiken geplant worden Er wordt een watergebonden woonmilieu gerealiseerd.	Idem. De noodzakelijke kap van de oude populieren langs de Kanaalweg zal worden gecompenseerd door nieuwe aanplant, passend binnen de gewenste nieuwe inrichting van de Kanaalweg.
Overige functies	Bedrijfsruimte 2500 m2 (max 1.500 m2 kantoor mogelijk).	Er komen geen bedrijfsruimten en kantoren. Wel komt er een horeca voorziening in de vorm van een lunchroom (250 m2 bvo; aan begin van haven). Hiervoor is grond van RWS/Domeinen noodzakelijk om te komen tot realisatie. De overdracht van de grond van RWS/Domeinen naar de marktpartij moet nog geregeld worden.
Parkeren **** norm***	1: 1,3 (oude norm)	1: 1,45 (conform aangepaste parkeernormen 2004)
**** oplossing***	Gebouwde en/of ondergronds parkeren	Twee aan elkaar geschakelde ondergrondse parkeergarages (bak), gebouwd bovengronds parkeren (horeca) en parkeren op maaiveld (bezoekers).
**** aantallen/norm***	Aantal parkeerplaatsen: op basis van parkeernormen	- minimaal 215 pp voor 162 woningen - 25 pp voor bezoekers - 19 pp voor horeca (inclusief gehandicapten pp + laad/losplaats)
**** plaatsen in plan***	In parkeerbak en op maaiveld.	- 240 pp in parkeerbak - 16 pp in noordelijk gebouw - 25 pp op maaiveld/30 km/uur gebied - 2 pp voor gehandicapten + laad/losplaats
**** ontsluiting parkeergarages***	Was nog niet uitgewerkt.	Ontsluiting van de twee gekoppelde parkeergarages voor toekomstige bewoners vindt plaats via de parallelweg van de Kon. Wilhelminalaan. De gebouwde bovengrondse parkeervoorziening voor

		horeca ontsluit via Kanaalweg.
**** Werkzaamheden tbv. goede ruimtelijke inpassing***	- langzaamverkeersbrug in Kanaalweg; - herinrichting openbare ruimte Kanaalweg	- autoverkeersbrug tpv Kanaalweg - aanbrengen gewenst profiel Kanaalweg (inkl. watergang) - overkluizing sv-leidingen voor weg/fietspad richting defensieterrein (ca. 25 m breed) - verlagen hoogste buis over ca. 50 m - aanleg extra gebouwde parkeervoorzieningen voor o.a. horeca
**** Bekostiging***	Door marktpartij	In ontwikkelingsovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar zijn afspraken over de bekostiging en realisatie door marktpartij vastgelegd
**** LV-verkeersverbinding over MK***	Ruimtelijk mogelijk gemaakt. Wel verzorgt ontwikkelaar de inrichting van de openbare ruimte aan de Kanaalweg.	Idem
Planning	Vrijkomen van Defensieterrein was bij NvU nog onzeker. Gezien de wens tot transformatie van de Merwedekanaalzone en van het particulier initiatief Kanaalweg 59 voor woningbouw is er enkele jaren geleden bewust voor gekozen met planontwikkeling van Kanaalweg 59 te starten. Wel zoveel als mogelijk rekening houden met aansluiting op het overige deel van dit deelgebied van de Merwedekanaal. Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Kanaalweg 59 is dat de realisatie niet afhankelijk dient te zijn van voortgang van de herontwikkeling van het Defensieterrein.	Afgelopen periode zijn de plannen voor de locatie nader uitwerkt en zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Het plan is op een dusdanige wijze uitgewerkt dat de realisatie anticipeert op de toekomstige ontwikkeling van het Defensieterrein. De planning geeft aan dat de artikel 19 procedure in 2008 en de start bouw in 2009 mogelijk is. Het plan Kanaalweg loopt 2 á 3 jaar voor op de herontwikkeling van het Defensieterrein.
Eigendoms-Situatie	Op drie plekken was er met het plan een overschrijding van de eigendomsgrens.	Gehele plan binnen eigendomsgrens

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING ARTIKEL 19 LID 1 WRO

Kanaalweg 59

BV-nummer: 2084895

Versie 4 juni 2009

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding **5**

2. Beschrijving huidige situatie **7**

3. Vigerend bestemmingsplan **9**

4. Beleid **11**
4.1 Rijksbeleid 11
4.2 Provinciaal beleid 11
4.3 Gemeentelijk beleid 12

5. Omschrijving van het project **15**
5.1 Ruimtelijke structuur 15
5.2 Verkeer en parkeren 17
5.3 Functies 19
5.4 Groen/Water 20
5.5 Archeologie en cultuurhistorie 20
5.6 Milieu-aspecten 20
5.6.1 Bodemkwaliteit 20
5.6.2 Milieucontouren 21
5.6.3 Wegverkeerslawaai 23
5.6.4 Luchtkwaliteit 24
5.6.5 Flora en fauna 25
5.6.6 Waterkwaliteit en –kwantiteit 26
5.6.7 Externe veiligheid 27
5.6.8 Conclusie 28

6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid / Inspraak **29**

7. Financiële uitvoerbaarheid **31**

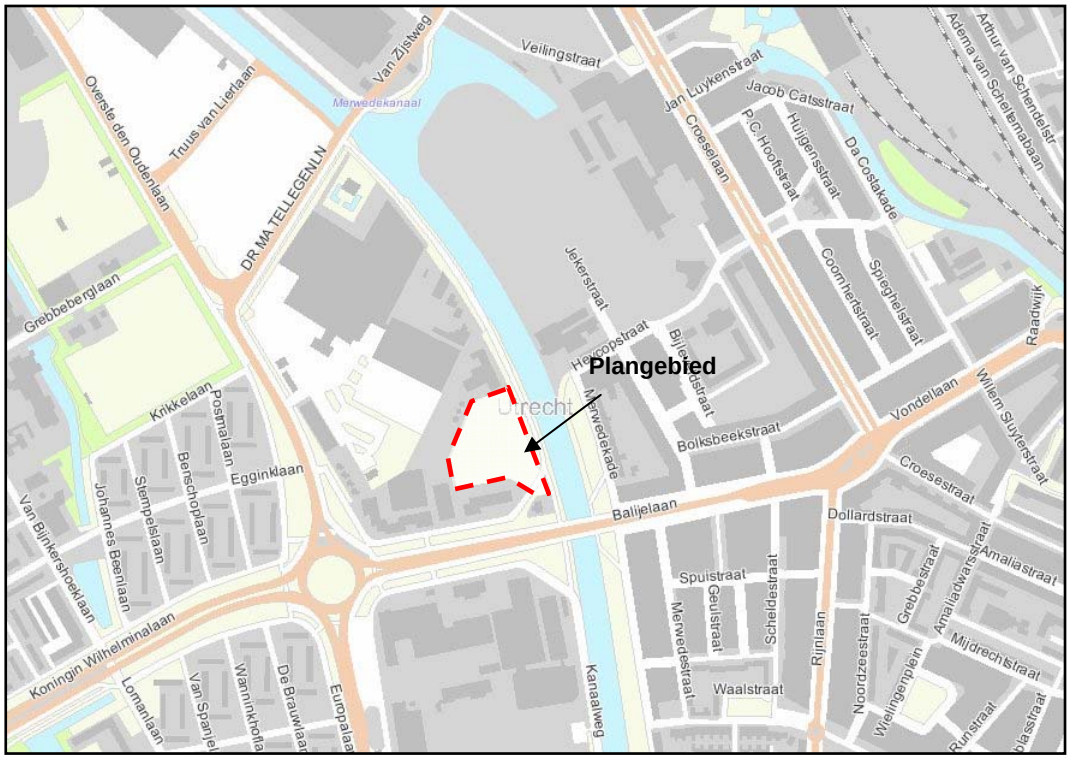
8. Afweging **33**

BIJLAGEN
Bijlage 1: Kadastrale kaart
Bijlage 2: Masterplan Kanaalweg 59
Bijlage 3: Bezonningsonderzoek, R-EBO/16 d.d. 21 september 2006
Bijlage 4: Onderzoek Verkeer en Parkeren, KSW008/Ptw d.d. 15 september 2006
Bijlage 5: Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 96844, d.d. 4 maart 1999, Chemielinco
Bijlage 6: Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004
Bijlage 7: Nazorgplan
Bijlage 8: Monitoringsonderzoek
Bijlage 9: Milieucontourenanalyse, R-JIM/22 d.d. 24 januari 2007
Bijlage 10: Wegverkeerslawaai, 106804 d.d. 27 september 2006 en RB106804/EL02 d.d. 19 januari 2007
Bijlage 11: Luchtrapportage Merwedekanaalzone, deelgebied 4
Bijlage 12: Quick scan Flora- en fauna, R-AVM/239 d.d 1 mei 2006
Bijlage 13: Water, R-WDV/213 d.d. 23 mei 2006
Bijlage 14: 2-kolommenstuk informatie-avond 9 april 2008

1. Inleiding

Aard van het plan

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 162 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Naast woningbouw zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de (in aanbouw zijnde) woonwijk Parkhaven.



Voorgeschiedenis van het plan

In augustus 2002 is door het college van B&W van de gemeente Utrecht een startnotitie vastgesteld, gericht op de ontwikkeling van de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht. Met het uitbrengen van deze startnotitie heeft de gemeente Utrecht het startsein gegeven voor het opstellen van een ´Planidentificatie´, ofwel een ´Nota van Uitgangspunten´ In de Nota van Uitgangspunten (2004) heeft de gemeente haar randvoorwaarden en uitgangspunten vastgelegd waaronder zij bereid is medewerking te verlenen aan het initiatief om de locatie Kanaalweg 59 tot ontwikkeling te brengen.

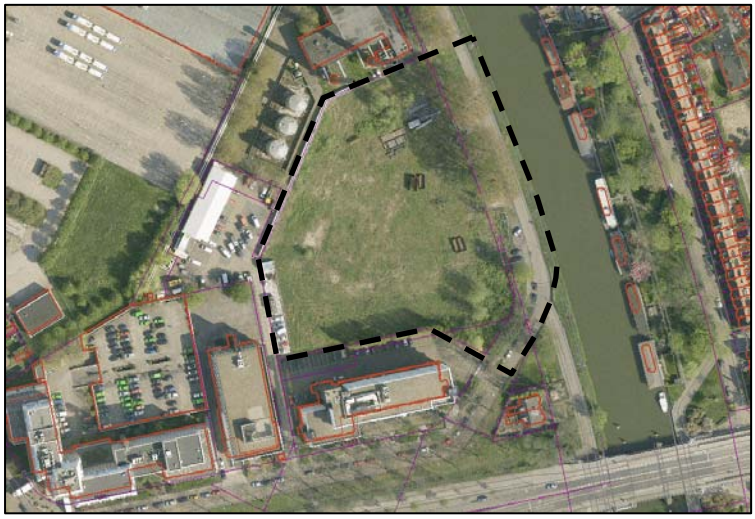
De (concept) Nota van Uitgangspunten is begin 2005 voor een ieder ter inzage gelegd. Bij de verwerking van de inspraakreacties bleek het noodzakelijk om een verdiepingsslag in het plan te maken. Het bijgestelde plan is nu bezien in samenhang met de rest van deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone (ten noordwesten van deze locatie), bouwhoogten zijn deels aangepast en er is een inrichtingsplan opgesteld (zie voor aanpassingen naar aanleiding van inspraak hoofdstuk 6). In 2008 zijn tijdens een informatieavond deze aanpassingen van het bouwplan gepresenteerd aan belanghebbenden/omwonenden (zie ook hoofdstuk 6).

2. Beschrijving huidige situatie

Kanaalweg 59 is gelegen in de Merwedekanaalzone. De Merwedekanaalzone is (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de Dichterswijk en de vroeg naoorlogse stadsuitbreiding Kanaleneiland-Transwijk.



Deelgebied 4 MWKZ



Plangebied Kanaalweg 59

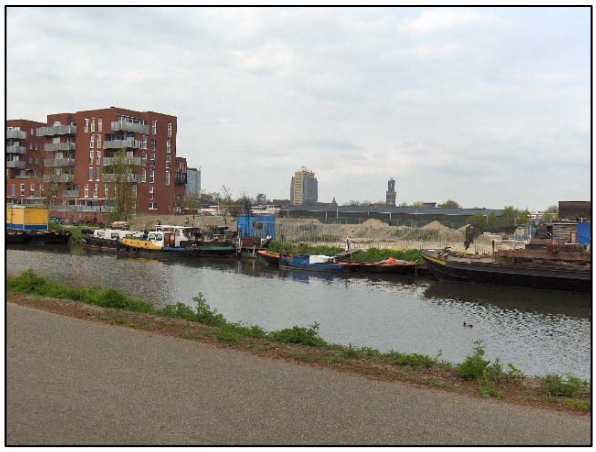
Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen de Kanaalweg, Koningin Wilhelminalaan, het defensieterrein en een hulpwarmtekrachtcentrale. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 1,5 hectare. In bijlage 1 zijn de kadastrale gegevens van het plangebied opgenomen.

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). Momenteel zijn de gebouwen gesloopt, ligt het terrein braak en is het omgeven door een hekwerk.





Aan de overzijde van het kanaal is de woonwijk Parkhaven in aanbouw. Aan de zuid- en zuidwestzijde grenst het plangebied aan de kantoorgebouwen Koningin Wilhelminalaan nrs. 3 en 5.






Ten zuiden van deze locaties ligt de Koningin Wilhelminalaan en de gelijknamige parallelweg. Aan de noord- en noordoostzijde van het plangebied bevindt zich de hulpwarmtekrachtcentrale (Kanaalweg 60a). De hulpwarmtekrachtcentrale van energiebedrijf UNA is een provinciale inrichting en heeft een belangrijke invloed op de ontwikkelmogelijkheden van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige kabels en leidingen (zie ook paragraaf 5.6.2).

Aan de west- en noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een defensieterrein, gelegen aan de Overste den Oudenlaan. Dit terrein zal in de nabije toekomst worden herontwikkeld tot (voornamelijk) woongebied.

3. Vigerend bestemmingsplan

Voor het projectgebied vigeert het bestemmingsplan Kanaleneiland (vastgesteld: 6-4-1978, goedgekeurd 25-4-1979).

Het bestemmingsplan Kanaleneiland bevat voor het plangebied de volgende bestemmingen:

Artikel 7 Industrie
De op de kaart voor 'Industrie' aangewezen gronden zijn bestemd voor de vestiging van industriële, ambachtelijke, groothandels- en vervoersbedrijven, waarop de Hinderwet niet van toepassing is, of die genoemd zijn in categorie 1,2,3 en 4 van de 'staat van inrichtingen', de daarvoor benodigde bouwwerken, waaronder dienstwoningen en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:
- De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 18 meter;
- Het bebouwd oppervlak mag niet meer bedragen dan 70% van de voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte.

Artikel 13 Bebouwing met kantoren (circa 250 m^2)
De op de kaart voor 'Bebouwing met kantoren' aangewezen gronden zijn bestemd voor kantoren, de daarvoor benodigde bouwwerken en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:
- De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 18 meter;
- Het vloerindexcijfer (m2 vloeroppervlakte kantoor/m2 oppervlakte van de bestemming) van 1 niet mag worden overschreden.

Artikel 29 Wegen
De op de kaart voor 'Wegen' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen (met inbegrip van de nodige rijwegen, parkeerstroken, fietspaden, voetpaden en bermen) met de daarbij behorende of daarin passende bouwwerken.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:
- Bouwwerken moeten zodanig worden gebouwd dat het verkeer niet wordt gehinderd;
- De oppervlakte van een gebouw mag niet meer dan 20 m2 bedragen;
- De goothoogte mag niet groter zijn dan 2,5 meter.

Strijdigheid
De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de vigerende voorschriften voor wat betreft de bestemmingen, bouwgrenzen en maximaal toelaatbare bouwhoogte.

Om het bouwplan (o.a. 162 woningen en een horecapand) inclusief herinrichting buitenruimte (waaronder nieuw uit te graven haven, herinrichting Kanaalweg, aanleg parkeerplaatsen) te realiseren dient daarom een zelfstandige projectprocedure, zoals bedoeld in artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, gevoerd te worden. Het vigerende bestemmingsplan dateert uit 1978 wat tevens inhoudt dat artikel 19 lid 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van toepassing is. Dit betekent dat een voorbereidingsbesluit genomen moet worden.

4. Beleid

4.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte 'Ruimte voor ontwikkeling' is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, met een doorkijk naar 2030. De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Dit doel kan worden ontleed in de volgende punten:

- Het op een duurzame en efficiënte wijze scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies;
- Het waarborgen en vergroten van de leefbaarheid van Nederland;
- Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland.

Binnen het realiseren van de doelstellingen blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. De bouw van woningen blijft immers de voornaamste basis voor leefbare en bewoonbare steden, met een aantrekkelijke vormgeving, waarin het prettig wonen is voor diverse bevolkingsgroepen. Aandachtspunten binnen dit geheel zijn functiemenging, transformatie en functieverandering van onder meer verouderde haven- en industriegebieden in de steden. Private partijen worden in dit kader als belangrijke partners gezien.

De voorgestane bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

4.2 Provinciaal beleid

Streekplan 2005-2015

Op 13 december 2004 hebben Provinciale Staten van Utrecht het Streekplan 2005-2015 vastgesteld. Het Streekplan geeft in hoofdlijnen het provinciaal ruimtelijk beleid weer. Of anders gezegd: Waar wil het provinciale bestuur gaan bouwen? Waar moet de natuur worden beschermd? Waar zijn recreatieve functies gewenst? Waar worden mogelijk wegen aangelegd? In het Streekplan worden de verschillende ruimtelijke functies afgewogen en keuzes bepaald. De provincie toetst bestemmings- en bouwplannen van gemeenten aan het Streekplan.

Binnen het Streekplan zijn een aantal hoofdbeleidslijnen voor ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Eén van deze beleidslijnen is 'Zorgvuldig ruimtegebruik' en is gericht op zorgvuldig, intensief en meervoudig ruimtegebruik, waardoor een bijdrage kan worden geleverd aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie benadert de verstedelijkingsopgave in eerste instantie vanuit de mogelijkheden van het bestaande stedelijk gebied. Bij nieuwbouw van onder meer woningen wordt prioriteit gegeven aan

herstructurering en revitalisering, inbreiding en intensivering; pas daarna kan uitbreiding aan de orde komen.
Een andere hoofdbeleidslijn is ‘Verstedelijking’, waarin het streven is weergegeven om te komen tot een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Het stadsgewest Utrecht wordt als één van de belangrijkste ontwikkelingsgebieden gezien voor de realisatie van nieuwe woningbouw.

4.3 Lokaal beleid

Structuurvisie en Visie Merwedekanaalzone

In de *Structuurvisie Utrecht 2015-2030* (vastgesteld juli 2004) en *de Visie Merwedekanaalzone* (vastgesteld augustus 2005) is de ambitie vastgelegd voor de Merwedekanaalzone. Uitgangspunt in de visies is het benutten van potenties als centrale ligging in de stad, de nabijheid van het station, een goede bereikbaarheid en de kwaliteit van de ligging aan het Merwedekanaal. De extensieve (bedrijfs- en parkeer)terreinen moeten worden getransformeerd naar een intensief stedelijk gebied, waar veel ruimte is voor het toevoegen van (woon)programma. Onderdeel van deze transformatie is het verfijnen van het stedelijk netwerk, met name voor langzaamverkeer. Kanaalweg 59 is één van de eerste projecten in de Merwedekanaalzone.

In de Visie Merwedekanaalzone zijn voor deelgebied 4 'stedelijk wonen' (waarin het plangebied is gelegen) de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten opgenomen:

- Ruimtelijke en functionele invulling:
  De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m2), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;
- Bouwhoogte:
  De bouwhoogte bedraagt maximaal 6 bouwlagen. Langs de Koningin Wilhelminalaan zijn maximaal 8 bouwlagen toegestaan;
- Bebouwingswanden:
  Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;
- Doorsnijdingen:
  De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;
- Parkeren:
  Ondergronds, en/of in gebouwde voorzieningen;
- Openbare ruimte:
  Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

Hoogbouwvisie

De Hoogbouwvisie geeft de grote lijnen weer waar wel en geen hoogbouw mag komen. De Merwedekanaalzone (waaronder deelgebied 4) ligt in de 'Centrale Zone'. De gebouwen in de Centrale Zone hebben een basishoogte van 15 meter of 30 meter. Hier kunnen accenten voorkomen tot een hoogte van maximaal twee keer de basishoogte en incidenteel een bouwhoogte tot maximaal 60 of 80 meter.

Visie Wonen 2030
De Visie Wonen 2030 omschrijft de lange termijnkoers van de stad Utrecht op het gebied van wonen. Het doel van de visie is om een inbreng te leveren in discussies over de ruimtelijke ontwikkeling van de stad nadat de huidige grote projecten hun beslag hebben gekregen. Op een gegeven moment zijn het Stationsgebied en Leidsche Rijn gereed en de vraag is dan hoe Utrecht zich verder kan ontwikkelen. Om daar invloed op te hebben, is onder meer de Visie Wonen 2030 opgesteld. De visie Wonen 2030 geeft aan welke woonmilieus vanuit de vraagontwikkeling en als locatie kansrijk zijn.

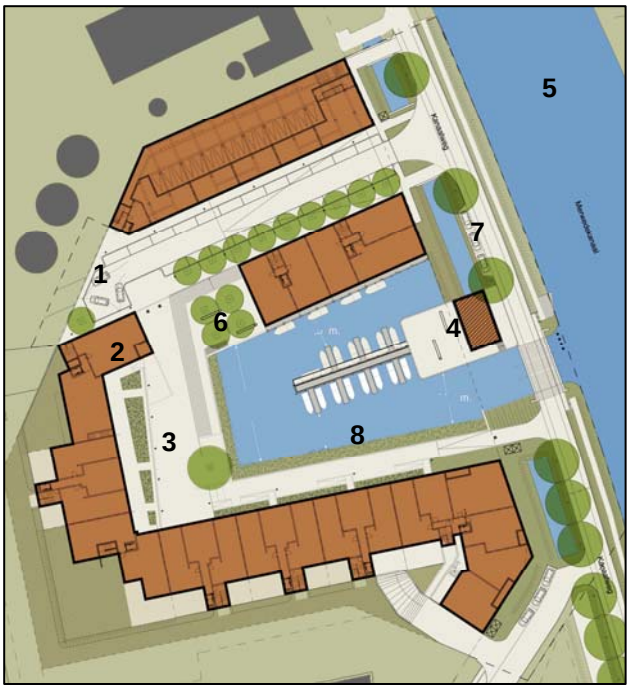
Voor de periode na 2015 zal vooral gezocht moet worden naar toevoeging van aantrekkelijke centrumstedelijke woonmilieus, zoals de Merwedekanaalzone, en meer "dorpsrand/landelijke" woonmilieus.

(Concept) Nota van Uitgangspunten (2004)
De belangrijkste randvoorwaarden zijn:
- Invulling die aansluit bij de ruimtelijke en functionele uitgangspunten van de Visie Merwedekanaalzone;
- In ontwerp reageren op de aanwezige zichtlijn over de Prins Clausbrug/Churchilllaan/Wilhelminalaan. Deze zichtlijn dient te worden beëindigd met een ruimtelijk accent, door het realiseren van een hoger gebouw;
- Invulling met in zichzelf voldoende ruimtelijke kwaliteit. Doel is om de locatie te ontwikkelen tot een woongebied, dat in zichzelf, ook zonder ontwikkeling van het omliggende terrein (Defensieterrein) een zodanige woonkwaliteit heeft dat mensen er graag willen wonen;
- Invulling die aansluit bij en aanzet tot verdere ontwikkeling van deelgebied 4 met het thema ´stedelijk wonen´. In de planontwikkeling moet rekening gehouden worden met verdere toekomstige ontwikkeling van deelgebied 4 (Defensieterrein), vooral waar het gaat om een toekomstige ontsluitingsstructuur (en een langzaamverkeersbrug over het Merwedekanaal;
- Bij de nieuwe invulling van de locatie aansluiten op de kwaliteiten van het nieuwe woongebied Dichterswijk West. Onder andere door de nieuwe invulling van de locatie in bouwhoogte te relateren aan Dichterswijk West;
- Karakter en uitstraling van de nieuwe invulling afleiden van het gegeven dat de locatie onderdeel is van de Merwedekanaalzone. De Merwedekanaalzone is in zijn geheel een bijzondere zone in de stad, gekenmerkt door een gemengd industrieel karakter. Het is interessant als dit karakter ook na ontwikkeling nog enigszins voelbaar is en de te realiseren woonbebouwing zich daarmee onderscheidt van andere stedelijke woongebieden;
- Oriëntatie op het Merwedekanaal. Benutten van ligging aan Merwedekanaalzone door bebouwing met voorkanten naar het Merwedekanaal;
- Ondergronds of bebouwd parkeren.

5. Omschrijving van het project

5.1 Ruimtelijke structuur

Het plan omvat de realisatie van 162 koop- en huurwoningen gelegen rond een binnenhaven (zie ook bijlage 2). Deze besloten verkavelingsopzet met een hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Op het moment dat het Defensieterrein ontwikkeld wordt dan sluit het plan, door een openbare oost-west verbinding en een heringerichte Kanaalweg, goed aan op de plannen voor het defensieterrein. Om de oost-westverbinding in de toekomst daadwerkelijk te realiseren zijn in het plan reeds voorzieningen getroffen zoals het verlagen van de hoogste stadsverwarmingsbuizen van de NUON tot de onderste leiding en het verhogen van de weg tot 1,50m boven het huidige maaiveld. Deze ontsluitingsweg zal als openbare weg door de gemeente beheerd gaan worden.



1. Het verhoogd plateau annex plein overwelft de leidingen van de hulpwarmtekrachtcentrale;
2. Een toren van 11 bouwlagen fungeert als landmark voor zijn directe omgeving;
3. Een verhoogd plein bied de +/- 350-tal toekomstige bewoners de nodige ruimte voor allerlei activiteiten;
4. Een horecazaak met terrassen creëert extra animo en aantrekking voor de omgeving;
5. De gewenste langzaamverkeersbrug met Dichterswijk-West/Parkhaven (waarvan de plaats indicatief is aangegeven);
6. Een verlaagd plein met theatrale trappenpartijen geeft een direct contact met het water;
7. De herinrichting van de kanaalweg (binnen de projectgrenzen) sluit aan bij het toekomstige profiel van de kanaalweg (met bomen en wetering);
8. Hoogteverschillen zorgen voor een geleidelijke overgang tussen de begane grond appartementen en het wateroppervlak en vergroten de privacy.

De woningen worden in meerdere woningblokken van 4 tot 11 bouwlagen gerealiseerd. De bouwhoogte op de hoek Kanaalweg/parallelweg Koningin Wilhelminalaan is 4 lagen met een terugliggende 5e bouwlaag. Verder terugliggend (ten opzichte van het Merwedekanaal) is de bouwhoogte gedeeltelijk 6 bouwlagen en een enkele keer zeven bouwlagen. De overige bouwblokken langs het Merwedekanaal krijgen overwegend een bouwhoogte van 5 lagen met op enkele plekken een teruggelegen zesde of zevende bouwlaag. In het plan is een smalle ranke woontoren opgenomen met een bouwhoogte van 11 bouwlagen. Deze toren staat in de zichtlijn, komend vanaf de Prins Clausbrug en markeert de ligging van het plangebied en draagt bij aan de gewenste stedelijkheid.

Impressie



Gelegen tussen het Merwedekanaal en de binnenhaven zal een bij de binnenhaven passende horecagelegenheid (lunchroom) worden gevestigd. De binnenhaven zal geschikt zijn voor het afmeren van (roei)sloepen. De vaste ligplaatsen zullen primair bestemd zijn voor de bewoners en de horeca. Voor de ingang van de binnenhaven zullen enkele afmeerpalen worden aangebracht zodat de vaarrichting van de roeisloepen (uit de binnenhaven naar het Merwedekanaal) overeenkomt met de vaarrichting van de roeiers op het Merwedekanaal.

De binnenhaven en het plein voor de woningen (gelegen op de ondergrondse parkeergarage) zullen als semi-openbare (toegankelijke) ruimte in eigendom en beheer van de Vereniging van Eigenaren komen. Deze ruimte zal toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.

Bezonning

Het plan heeft een hoge woningdichtheid. Om de effecten van deze dichtheid in kaart te brengen is in september 2006 door ingenieursbedrijf Aveco de Bondt een bezonningsstudie uitgevoerd. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk R-EBO/16 d.d. 21 september 2006 (zie bijlage 3).

Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen is gebruik gemaakt van een TNO-norm. Deze norm (of een afgeleide daarvan) wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsonderzoek bij een gebiedsontwikkeling. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de

binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). De driedimensionale visualisaties van de schaduwwerking zijn opgenomen in de bijlage van het onderhavig rapport. Het betreffen de computertekeningen met de schaduwwerking naar dag van het jaar en tijdstip voor de toekomstige situatie.

Op basis van deze schaduwberekeningen is geconcludeerd dat de minimale zonlichttoetreding in alle woningen wordt bereikt en er zodoende sprake is van een plangebied met een goede leefbaarheid ten aanzien van de daglichttoetreding.

5.2 Verkeer en parkeren

Ten behoeve het uitwerken van de verkeerskundige aspecten voor het onderhavig project is door adviesbureau Goudappel Coffeng een verkeersparagraaf uitgewerkt. De bevindingen zijn opgenomen in het rapport KSW008/Ptw d.d. 15 september 2006, welke is opgenomen in bijlage 4. Navolgend zijn de belangrijkste punten uit dit rapport overgenomen, waarbij wordt ingegaan op de ligging van het gebied, de ontsluitingen voor auto- en langzaamverkeer, de parkeervraag en het te realiseren parkeeraanbod en de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer.

Gemotoriseerd verkeer
Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Overste den Oudenweg en de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Bij de toekomstige aanleg van de HOV-busbaan op de Dr. M.A. Tellegenlaan zal de aansluiting van de Kanaalweg op de Dr. M.A. Tellegenlaan voor het autoverkeer komen te vervallen. De ontsluiting van Kanaalweg 59, inclusief de UNA hulpwarmtekrachtcentrale, zal dan via de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan plaatsvinden.

De openbare straat tussen het loftgebouw en het havengebouw zal op het moment dat het defensieterrein wordt ontwikkeld doorgetrokken worden. Tot die tijd zal het autoverkeer (bezoekersparkeren) moeten keren en kan het via de Kanaalweg en de Koningin Wilhelminalaan het plangebied verlaten.

Ter plaatse van de haven zal de Kanaalweg via een brug (ook geschikt voor gemotoriseerd verkeer) worden verbonden met de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan. De brug over de haventoegang heeft een minimale doorvaarthoogte van 1,50 m hetgeen betekent dat met een constructiehoogte van 0,50 m de bovenkant van het brugdek minimaal 2,0 m boven het peil van het Merwedekanaal ligt. Het brugdek zal zodanig ingedeeld worden dat er ruimte is voor een trottoir en een rijstrook, die gebruikt kan worden voor auto- en fietsverkeer in twee richtingen. De rijstrook heeft een breedte van 3,50 m

Langzaamverkeer
De Kanaalweg (in noord-zuid richting) is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van de stad. Door de inrit van de parkeergarages aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan te situeren wordt bijgedragen aan het autoluw maken van deze route.

Tussen het loftgebouw en het havengebouw is in het plan een openbare straat opgenomen zodat op het moment dat het defensieterrein wordt ontwikkeld een nieuwe oost-westverbinding voor langzaamverkeer gerealiseerd kan worden. Deze verbinding koppelt de woonwijken Kanaleneiland/Transwijk, deelgebied 4 (defensieterrein en plan Kanaalweg 59) en, middels een nieuwe brug over het Merwedekanaal, Parkhaven en

Dichterswijk. De beslissing over de aanleg van deze brug wordt gekoppeld aan de plannen voor het defensieterrein.

Voor voetgangers worden trottoirs aangelegd die verbonden zijn met bestaande routes.

Parkeren
Met uitzondering van het bezoekersparkeren voor de woningbouw zullen alle parkeerplaatsen voor de woningen en de horeca in een gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd. De parkeergarage wordt onder de nieuwbouw aangelegd.

In totaal worden er 240 parkeerplaatsen in een ondergrondse garage (onder de bebouwing) gerealiseerd. De entree van deze garage is gelegen aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan. Voor de horeca worden 16 plaatsen in het bouwblok, direct ten zuiden van de hulpwarmtekrachtcentrale, gerealiseerd. Deze parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de Kanaalweg.

Voor het bezoekersparkeren van de woningen worden in de openbare ruimte tussen het loftgebouw en het havengebouw 22 parkeerplaatsen en langs de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan 3 parkeerplaatsen aangelegd.
Daarnaast zullen uitsluitend ten behoeve van de horeca 2 invalideplaatsen en een laad/losplaats langs de Kanaalweg aangelegd worden.
Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoet hiermee aan de geldende parkeernormen (1:1,45) uit 2004.

aantallen/norm	***plaatsen in plan***
• Minimaal 215 pp voor 162 woningen; • 25 pp voor bezoekers; • 19 pp voor horeca (inclusief gehandicapten pp + laad/losplaats).	• 240 pp in parkeergarage; • 25 pp voor bezoekers op maaiveld; • 16 pp in noordelijk gebouw + 2 pp voor gehandicapten + 1 laad/losplaats.

Openbaar vervoer
Er komen door de planontwikkeling vooralsnog geen wijzigingen in het aanbod van het openbaar vervoer dan wel in bestaande of nieuwe halteplaatsen.

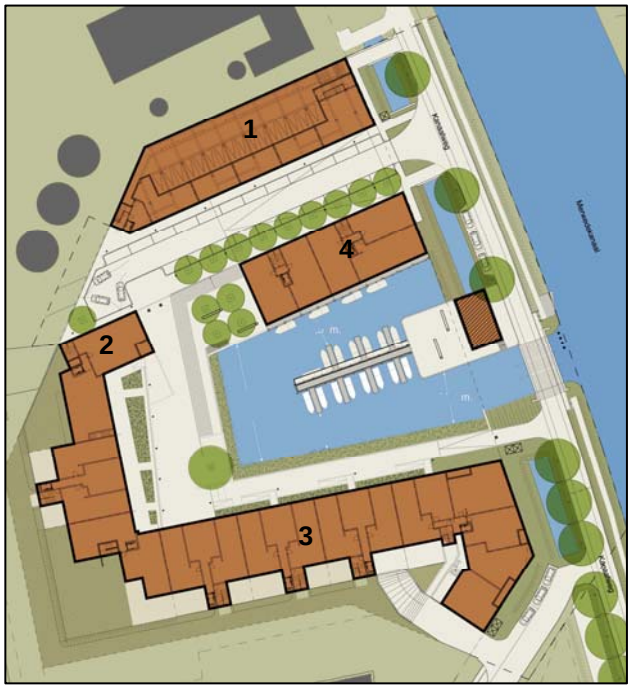
Hulpdiensten en vrachtverkeer
Hulpdiensten en vracht/- en verhuiswagens zullen incidenteel de woningen moeten kunnen bereiken. Voor het opstellen van brandweerwagens is een breedte van minimaal 3,50 m benodigd in geval van een calamiteit. Het plan toont voldoende ruimte voor het rijden, opstellen en manoeuvreren van vrachtwagens.

5.3 Functies

Wonen

Het woningbouwprogramma voorziet in de realisatie van 162 appartementen en een horecagebouw (5) van 250m2. De appartementen kennen een grote diversiteit, waarbij globaal onderscheid gemaakt kan worden tussen vier verschillende gebouwdelen, te weten:

1. Een loftgebouw[1] tot vijf bouwlagen met woon-werk appartementen en lofts;
2. Een martkant torengebouw tot elf bouwlagen met luxe appartementen;
3. Grachtenpanden variërend van vier tot zeven bouwlagen, waarin plaats is voor een groot aantal (starters/doorstarters) appartementen verdeeld over studio's, driekamerappartementen, drie/vierkamerappartementen en penthouses;
4. Een havengebouw variërend van vijf tot zeven bouwlagen, waarin plaats is voor luxe appartementen.



Het plan heeft de volgende woningdifferentiatie:

Koop:

- 20 woon-werk en loftappartementen (gemiddeld 140 m2 gbo);
- 18 luxe torenappartementen (gemiddeld 145 m2 gbo);
- 28 luxe havenappartementen (gemiddeld 99 m2 gbo);
- 20 penthouses.

Huur:

- 76 3- en 4 kamer appartementen (gemiddeld 80 m2 gbo);

[1] *Een loft is een grote woning die doorgaans uit één ruimte bestaat die de bewoner naar eigen inzicht kan indelen. In die zin lijkt het principe op een studio met dien verstande dat een studio veel kleiner is. Lofts worden vaak multifunctioneel gebruikt door wonen en werken te combineren. Lofts zijn te vinden in voormalige industriële gebouwen, fabriekshallen, pakhuizen, et cetera, die voor bewoning geschikt zijn gemaakt. Het is in oude centra van grote steden een populaire, zij het geen goedkope, manier van wonen.*

Overige functies
Functiemenging draagt bij aan de gewenste stedelijkheid. In het plan zijn mede om die reden de volgende functies toegestaan:

- Aan de haven een horecavoorziening van 250 m2 (categorie D). De beheerder van de horeca is tevens beheerder van de ligplaatsen;
- In het loftgebouw 5 woonwerk-woningen.

Duurzaam bouwen
Als vertrekpunt voor de bouw van duurzame en energiezuinige woningen geldt thans binnen de gemeente het beleidskader “Integrale Woningkwaliteit (IWK). De ontwikkelaar zal het plan binnen de kaders van het IWK 2006 ontwikkelen.
Gelet op het feit dat het project direct naast de Hulpwarmtecentrale ligt, waar het stadsverwarmingsnet loopt, wordt uitgegaan dat er voor warmte-energie wordt aangesloten op het stadsverwarmingsnet en Warmtekoudepslag (WKO) daarmee wordt uitgesloten.

5.4 Groen/Water

Langs de Kanaalweg zullen enkele oude populieren gekapt moeten worden. Deze worden echter gecompenseerd door nieuwe aanplant, passend binnen de gewenste nieuwe inrichting van de Kanaalweg. Daarnaast zullen in de openbare straat tussen het loftgebouw en het havengebouw en aan de haven nieuwe bomen geplant worden.

De nieuw te graven haven heeft functionele, esthetische en ecologische betekenis. Ten westen van de Kanaalweg wordt de ‘Vleutense Wetering’ weer hersteld cq. opnieuw uitgegraven. Zowel het water in de haven als in de wetering staat in verbinding met het Merwedekanaal.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

Als gevolg van de voormalig aanwezige bebouwing en de uitgevoerde bodemsanering kan gesteld worden dat mogelijk aanwezige archeologische sporen verdwenen of aangetast zijn. Uit het plangebied of de nabije omgeving zijn geen archeologische vondsten bekend. Het plangebied heeft op grond hiervan een lage archeologische trefkans. Derhalve behoefte geen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Tevens zijn ter plaatse van het plangebied of in de directe omgeving hiervan geen monumenten aanwezig.

5.6 Milieu-aspecten

5.6.1 Bodemkwaliteit

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van twee verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater was eveneens op deze twee plaatsen verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. Inmiddels zijn saneringswerkzaamheden uitgevoerd waarvan de resultaten beschreven zijn in het evaluatierapport met kenmerk: “Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 96844, d.d. 4 maart 1999, Chemielinco” (zie bijlage 5). In deze evaluatie is geconcludeerd dat voor de sanering van zowel de vaste bodem als het grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt en derhalve aanvullend onderzoek ter plaatse van de verontreinigingskernen niet noodzakelijk wordt geacht. Door de gemeente Utrecht is

goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862. Voorwaarde hierbij vormde het uitvoeren van een actualiserend grondwateronderzoek, waarvan de resultaten beschreven zijn in het rapport met kenmerk: “Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004, Amos Milieutechniek B.V.” (zie bijlage 6). In 2005 is een nazorgplan (zie bijlage 7) opgesteld (Amos; 04.41.004.BR.13.OKL;18-3-2005) en is een monitoringonderzoek (Amos; 04.41.004.BC.07.OKL; 21-11-2005) uitgevoerd (zie bijlage 8). Hierin is vastgesteld dat er geen verspreiding optreedt.
De beschikbare gegevens zijn ouder dan vijf jaar. Derhalve dient een nieuw verkennend bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Conclusie
Gegeven hetgeen hiervoor is beschreven lijkt de grond vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor de realisatie van de voorgenomen nieuwbouw. Echter de onderzoeken zijn te oud en er dient ten behoeve van de Bouwvergunning nieuw verkennend onderzoek te worden verricht.

5.6.2 Milieucontouren

Ten behoeve van de bepaling van de invloed van milieubelastende functies in de directe omgeving van het plangebied is door ingenieursbedrijf Aveco de Bondt een milieucontourenanalyse uitgevoerd. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk R-JIM/22 d.d. 24 januari 2007 (zie bijlage 9).

Tijdens een locatiebezoek is geïnventariseerd welke milieubelastende functies in de nabijheid van het plangebied zijn gelegen. Vervolgens zijn deze bedrijven getoetst op basis van de in de utrechtse systematiek opgenomen milieucontouren. Hieruit kan worden opgemaakt dat de onderstaande bedrijven als relevant voor de herontwikkeling van het plangebied kunnen worden beschouwd:
- Het logistiek complex van het Ministerie van Defensie;
- Hulpwarmtekrachtcentrale (HWC) van de NUON.

In 2006/2007 was er nog sprake van de tijdelijke stalling van GVU op het Defensieterrein. Dit is inmiddels niet meer actueel en het Defensieterrein heeft nu ook geen milieucontour meer die belastend kan zijn voor de geplande functies van Kanaalweg 59.

Opgemerkt wordt dat het aan de overzijde (Heycopstraat 4) van het Merwedekanaal gelegen aannemersbedrijf Van Hees op (korte) termijn (in ieder geval voor oplevering van de onderhavige woningen) haar locatie zal verlaten ten behoeve van de ontwikkeling van de Dichterswijk-West. Dientengevolge is aannemersbedrijf Van Hees niet meegenomen in deze milieucontourenanalyse en kan derhalve gesteld worden dat dit bedrijf geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plangebied.

Voor de HWC is een nadere analyse en toetsing uitgevoerd. Bij de bedrijven die als niet relevant moeten worden beschouwd zijn tijdens de inspectie ter plaatse geen feiten geconstateerd op basis waarvan verondersteld moet worden dat de werkelijke milieucontouren groter zijn dan de in de utrechtse systematiek aangegeven milieucontouren.

Hulpwarmtekrachtcentrale (HWC) van de NUON
Voor de HWC van de NUON, Kanaalweg 60a, zijn op basis van de VNG-publicatie en de Utrechtse systematiek de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur;
- Stof;
- Geluid;
- Gevaar.

Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

Geur en stof
Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO2), stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005 (zie bijlage 1 van de rapportage “Milieucontourenanalyse kanaalweg Utrecht”).

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de ‘achtergrondconcentratie’ valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Geluid
De hulpwarmtekrachtcentrale (HWC) Kanaleneiland van de NUON is een provinciale inrichting. Op basis van een geluidsonderzoek uit 1988 is een geluidzone rondom de HWC vastgesteld conform de wet geluidhinder. Deze geluidzone is geïmplementeerd in de milieuvergunning. De 50 dB(A) geluidcontour ligt ongeveer halverwege het plangebied, de 55 dB(A) contour ligt (binnen het plangebied) op circa 15 meter van de noordelijke grens van het terrein.

Gezien dit feit is door Capabel bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting als gevolg van de HWC ter plaatse van de gevels van de geprojecteerde woningen. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 106804 d.d. 24 januari 2007 (zie bijlage 2 van de rapportage “Milieucontourenanalyse kanaalweg Utrecht”). De vigerende vergunning Wet Milieubeheer van de HWC is uitgangspunt geweest voor de bedrijfssituatie en optredende geluidsbelasting.
Voor een aantal woningen blijkt de geluidsbelasting hoger dan de toegestane 55 dB(A). De gevels van deze woningen worden uitgevoerd als dove gevel. Een dove gevel betreft een gevel waarin geen te openen delen (ramen en/of deuren) zijn aangebracht. Deze gevels vallen niet onder het begrip gevel dat in de Wet geluidhinder wordt gehanteerd en blijven derhalve buiten beschouwing bij de beoordeling aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Uit de rekenresultaten blijkt dat op een aantal punten (gelegen buiten de geluidszone) op de gevel van de nieuwbouwprojectie het langetermijngemiddeld beoordelingsniveau de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) te boven gaat. De hoogst berekende geluidsbelasting ten gevolge van industrielawaai bedraagt 53 dB(A). De ten hoogst toelaatbare grenswaarde van 55 dB(A) wordt dan ook niet overschreden. Voor deze overschrijding zijn in 2007 hogere grenswaarden afgegeven door Gedeputeerde Staten van Utrecht (nr. 2007wem002436i, dd. 11 juni 2007).

Gevaar
Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Hiertoe is door de brandweer Utrecht vastgesteld dat de te bouwen woningen aan de volgende eisen met betrekking tot brandveiligheid zullen moeten voldoen:

- De gevel van de woningen dienen een brandwerendheid van 30 minuten te bezitten;
- De stralingsbelasting van de woningen op de olietanks mag niet meer bedragen dan 10 kW/m².

Bij de materiaalkeuze van de gevels van de woningen zal er dus op gelet moeten worden dat de gevels minimaal 30 minuten brandwerend uitgevoerd dienen te worden (eventueel kan het Bouwbesluit aanvullende eisen stellen).
De stralingsbelasting is afhankelijk van de openingen in de gevel en de grootte van de achterliggende ruimte. Op basis van ervaring kan op voorhand gesteld worden dat de minimaal benodigde afstand tussen de woningen en de erfgrens vrij klein zal zijn (< 8m).

Conclusie
Op basis van hetgeen is beschreven in de onderhavige milieucontourenanalyse kan gesteld worden dat onder voorwaarden op een verantwoorde wijze woningbouw gerealiseerd kan worden ter plaatse van het onderhavig plangebied gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht. De realisatie van het woningbouwplan beperkt bedrijven niet in hun huidige bedrijfsvoering.

5.6.3 Wegverkeerslawaai

Geluid beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de leefomgeving. In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt verplicht gesteld dat de geluidbelasting op de gevels van de geprojecteerde woningen, voor zover die geheel of gedeeltelijk liggen binnen een zone van een weg, vast te stellen. Deze wettelijke zonebreedtes zijn zodanig bepaald dat er buiten de zone in het algemeen geen geluidsniveaus voorkomen van meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De zonebreedte is afhankelijk van de capaciteit van de weg, de toegestane snelheid en de aard van de omgeving (binnen- of buitenstedelijk gebied). Voor gebieden binnen de zone moet de geluidsbelasting op de gevels van de woningen worden vastgesteld. Sinds 1993 is bepaald dat elke weg in principe een zone heeft, behoudens:

- Woonerven en wegen met een maximum snelheid van 30 km/u;
- Wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de weg 50 dB(A) bedraagt.

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidszone van de Koningin Wilhelminalaan en de Overste den Oudenlaan, welke op respectievelijk 75 en 195 meter van de locatie zijn gelegen.

Ten behoeve van de bepaling van de geluidsbelasting op de gevels is door Capabel bv

een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 106804 d.d. 27 september 2006 (zie bijlage 10). Uit de rekenresultaten blijkt dat vanwege de Overste den Oudenlaan wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Vanwege de Koningin Wilhelminalaan wordt echter op een aantal punten niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh. De hoogst berekende geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai (afkomstig van de Koningin Wilhelminalaan) in het jaar 2016, inclusief aftrek conform artikel 103 Wgh, bedraagt 53 dB(A). De ten hoogst toelaatbare grenswaarde van 65 dB(A) wordt dan ook niet overschreden. Voor deze overschrijding zijn in 2007 hogere grenswaarden afgegeven door Gedeputeerde Staten van Utrecht (nr. 2007wem002436i, dd. 11 juni 2007).

Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is tevens onderzocht welke bijdrage het verkeer van en naar de parkeergarage heeft op de geluidsbelasting op de gevels. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk RB106804/EL02 d.d. 19 januari 2007 (zie bijlage 10). Uit de rekenresultaten blijkt dat op de gevels van twee appartementen op de begane grond de geluidsbelasting 53 dB(A) is. Ondanks deze overschrijding hebben beide appartementen wel een zogenaamde geluidsluwe gevel.

Conclusie
Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat er voor het aspect verkeerslawaai geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het beoogde bouwplan.

5.6.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. Deze vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer (Wm).

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:
a. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarden;
b. Een project leidt - al dan niet per saldo - niet bij tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. Een project draagt "niet in betekende mate" (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging.

Niet in betekende mate (NIBM)
In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Op dit moment is het begrip "niet in betekende mate" gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO2 en PM10, overeenkomend met 0,4 µg/m3.

Omdat de ontwikkeling van Kanaalweg 59 samenhangt met de ontwikkeling in de omgeving (Merwedekanaalzone-deelgebied 4: ontwikkeling Kanaalweg 59, Defensieterrein en herontwikkeling Koningin Wilhelminalaan) is er een luchtonderzoek uitgevoerd voor de totale ontwikkeling van dit gebied. Resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de luchtrapportage Merwedekanaalzone-deelgebied 4, 25 mei 2009 (zie bijlage 11).

Uit de berekeningen blijkt dat er in 2010 overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide plaatsvinden. Voor de wegen waar de grenswaarde voor stikstofdioxide wordt overschreden is berekend of de bijdrage door de

ontwikkelingen in het plangebied (Merwedekanaalzone- deelgebied 4) in betekenende mate is of niet. De toename langs deze wegen blijkt uit berekeningen lager dan 0,4 µg/m3 en daardoor NIBM. In 2010 wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor fijn stof. In 2020 zijn er langs geen van de onderzochte wegen overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit 2007 berekend.

Op basis van deze rapportage kan geconcludeerd worden dat er vanuit het oogpunt luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de vaststelling van de artikel 19 WRO procedure.

5.6.5 Flora en fauna

Voor het bepalen van de noodzaak tot gebieds- en soortenbescherming is in april 2006 door ingenieursbedrijf Aveco de Bondt een "quickscan flora en fauna" ter plaatse van het plangebied uitgevoerd. De bevindingen zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk R-AVM/239 d.d 1 mei 2006, welke is bijgevoegd in bijlage 12.

Gebiedsbescherming
Binnen een straal van 2 kilometer rondom de onderzoekslocatie liggen geen speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet.

Soortenbescherming

Vaatplanten
Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en Faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd.

Vogelsoorten
Op de locatie zijn vogelsoorten waargenomen en geschikte broedplaatsen vastgesteld. Met de voorgenomen ingrepen kunnen de artikelen 10 (opzettelijk verontrusten) en 11 (verstoren van vaste rust- en verblijfsplaatsen) van de Flora- en Faunawet overtreden worden. Op grond van artikel 75.5 kan hiervoor ontheffing worden verkregen, waarbij de aanvraag wordt onderworpen aan een uitgebreide toets.
Opgemerkt wordt dat voor het verstoren of verontrusten van broedende vogels geen ontheffing verleend kan worden. Werkzaamheden moeten daarom altijd buiten het broedseizoen (half maart tot half juli) worden uitgevoerd. Zijn tijdens de werkzaamheden vogelsoorten aanwezig dan wordt aanbevolen een (algemene) ontheffing aan te vragen voor het verstoren (artikel 10).

Zoogdieren
Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het konijn en de mol aangetroffen. Voor beide soorten geldt een vrijstellingsregeling in het geval van een ruimtelijke ontwikkelingen of inrichting.

Overige soorten
Ten behoeve van de aanleg van de haven zal een doorbraak in het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen. Omdat over het voorkomen van soorten uit deze soortgroepen geen informatie beschikbaar is uit de geraadpleegde bronnen en de uitgevoerde locatie-inspectie, wordt aanvullend onderzoek aanbevolen. Het aanvullend onderzoek dient in het kader van de te maken doorbraak, voorafgaand aan de realisatie uitgevoerd te worden.

5.6.6 Waterkwaliteit en -kwantiteit

Wettelijk kader
Op grond van artikel 12 uit het Besluit op de Ruimtelijke Ordening dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: ‘het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten’. Het kader voor de watertoets is het vigerend beleid (Vierde Nota waterhuishouding, Waterbeleid 21e eeuw, Europese Kaderrichtlijn water en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier). De watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water. Bij alle ruimtelijke ingrepen moet duidelijk worden gemaakt hoe aan de “trits” vasthouden – bergen - afvoeren (in die volgorde) inhoud wordt gegeven.
Het navolgende vormt een samenvatting van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. Voor een uitgebreide rapportage wordt verwezen naar bijlage 13.

Locatiespecifieke gegevens
- Het maaiveld ter plaatse van het plangebied bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m;
- De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m;
- De grondwaterstand bevindt zich op een diepte van circa 1,9 m minus maaiveld.

Beleidskaders
Het beleid ten aanzien van hemelwater komt er kortweg op neer dat hemelwater bij voorkeur in het plangebied wordt vastgehouden en indien mogelijk wordt geïnfiltreerd. Een ander leidend principe is om water als mede-ordenend principe in ruimtelijke plannen mee te nemen.

Het rijksbeleid heeft als streven het afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel mogelijk vasthouden van hemelwater binnen het plangebied.

Tevens wordt gesteld dat zoveel mogelijk gebruiksfuncties op een perceel gecombineerd dienen te worden.

Het Hoogheemraadschap maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

- Schoon hemelwater afkomstig van dakoppervlakken moet rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd in het kader van het schoon en gescheiden houden van waterstromen. Voor de beoordeling van het aan- en afkoppelen van verhard oppervlak wordt de Beslisboom aan- en afkoppelen (10 juli 2003) gehanteerd;
- Bij het schoonhouden van hemelwater is het van belang dat geen uitlogende materialen als zink, lood en koper worden toegepast, als deze materialen in contact komen met het hemelwater;
- De hemelwaterafvoer van balkons en loggia's moet op de vuilwaterleiding worden aangesloten, vanwege de kans op verontreiniging met schoonmaakmiddelen.

In het geval van afstromende dakoppervlakken worden, als er afgekoppeld dient te worden, coatings voorgeschreven in het geval er gebruik wordt gemaakt van uitlogende materialen. Ook hier worden bovengrondse open systemen aanbevolen, liefst met bodemfilter in het geval er sprake kan zijn van lichte verontreinigingen.

Waterafvoer
Stoep, straat en plein dienen af te wateren op oppervlaktewater via een zuiveringsvoorziening. Uitgaande van een maatgevende afvoer dient er circa 148 m^3 tijdelijk geborgen te kunnen worden. Deze berging zou gevonden kunnen worden in een nog aan te leggen sloot parallel aan de geplande bomenrijen. Een dergelijke retentievoorziening werkt tevens vertragend op de afvoer richting het oppervlaktewater.

Voor alle lozingen zal een Wvo-vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap. Met het Hoogheemraadschap is overleg gevoerd over het tot stand brengen van de verbinding tussen haventje en Merwedekanaal. Voor het verleggen van de waterkering (nautische aspecten) heeft het Hoogheemraadschap akkoord gegeven. Daarnaast zal een keurvergunning worden aangevraagd voor de realisatie van de haven.

De huidige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +1,9 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

5.6.7 Externe veiligheid

Transport
Er vindt in de directe omgeving van het plangebeid, zowel over het water als over de weg, geen transport van gevaarlijke stoffen plaats.

Niet gesprongen explosieven
Op het (voormalig) defensieterrein en gedeeltelijk op de naastgelegen terreinen bevinden zich twee opsporingsgebieden voor niet gesprongen explosieven (NGE). Deze opsporingsgebieden zijn het resultaat van een NGE-onderzoek dat heeft plaatsgevonden in Dichterswijk West.

Gebleken is dat de op het Defensieterrein gelegen (voormalige) fabriek Jongerius doelwit is geweest van bombardementen. De fabriek Jongerius was in WOII werkzaam voor de Duitse wapenindustrie. In 2002 is een onderzoek gedaan naar mogelijke blindgangers in en rond het projectgebied Dichterswijk-West (het huidige Parkhaven).

Op basis van dit onderzoek is in Dichterswijk-West een blindganger gevonden (een bom van 500 pond). Gebleken is dat rond de Jongeriusfabriek zich twee verdachte gebieden bevinden. Beide gebieden liggen buiten het onderhavig plangebied Kanaalweg 59. Derhalve kan het plangebied als onverdacht worden beschouwd en heeft er derhalve geen nader NGE onderzoek plaatsgevonden.

5.6.8 Conclusie

- Met betrekking tot de brandwering van de gevels dienen de te bouwen woningen aan de volgende eisen te voldoen:
  - De gevel van de woningen dienen een brandwerendheid van 30 minuten te bezitten;
  - De stralingsbelasting van de woningen op de tanks mag niet meer bedragen dan 10 kW/m².
- Met betrekking tot de ecologische waarden wordt aanbevolen aanvullend onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen ter plaatse van de benodigde doorbraak naar het Merwedekanaal. Het aanvullend onderzoek dient voorafgaand aan de realisatie uitgevoerd te worden;
- Met betrekking tot de waterafvoer dient er circa 148 m^3 tijdelijk geborgen te kunnen worden. Deze berging zou gevonden kunnen worden in een nog aan te leggen sloot parallel aan de geplande bomenrijen. Een dergelijke retentievoorziening werkt tevens vertragend op de afvoer richting het oppervlaktewater.

Voor de overige getoetste aspecten dienen geen vervolgacties uitgezet te worden. Tevens hebben deze aspecten geen negatieve invloed op de haalbaarheid van het onderhavig project. Derhalve kan worden geconcludeerd dat indien voldaan wordt aan de bovenstaande voorwaarden, het plan voor deze aspecten voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening.

6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid / Inspraak

Inspraak n.a.v. Concept Nota van uitgangspunten
In de Nota van Uitgangspunten (2004) heeft de gemeente haar randvoorwaarden en uitgangspunten vastgelegd waaronder zij bereid is medewerking te verlenen aan het initiatief om de locatie Kanaalweg 59 tot ontwikkeling te brengen.

De (concept) Nota van Uitgangspunten is begin 2005 voor een ieder ter inzage gelegd. Bij de verwerking van de inspraakreacties bleek het noodzakelijk om een verdiepingsslag in het plan te maken.

Het bijgestelde plan is, mede naar aanleiding van de inspraak, bezien in samenhang met de rest van deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone (ten noordwesten van deze locatie), bouwhoogten zijn deels aangepast en er is een inrichtingsplan opgesteld.

De belangrijkste wijzigingen in het bijgestelde bouwplan ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten zijn:

- Het programma is aangepast van 83 koopwoningen + 2500 m2 kantoren en bedrijfsruimte, naar 162 koop- en (beleggers)huurwoningen. Toegevoegd is 250 m2 horeca in de vorm van een lunchroom (horeca type D);
- De bouwhoogte langs de Kanaalweg is naar beneden bijgesteld, de brug over de binnenhaven wordt geschikt voor autoverkeer en de inrit naar de parkeergarage komt niet aan de Kanaalweg maar is gesitueerd aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan;
- De parkeernorm is, rekening houdend met de nieuwe Parkeernormen (december 2004), verhoogd van 1,3 tot 1,45 per woning. De gebouwde parkeervoorziening is daarvoor vergroot. Voor het bezoekersparkeren voor de horeca (250 m2 bvo) worden 16 parkeerplaatsen in de parkeergarage van blok D (het loftgebouw) aangelegd;
- De oost-west route is aangepast waardoor de toekomstige aansluiting met het defensieterrein is verbeterd. In het plan is de weg verhoogd aangelegd tot 1,5 m boven maaiveld en de bovenste stadsverwarmingsbuis achter het perceel Kanaalweg 59 wordt zodanig verlaagd dat deze onder het verhoogde maaiveld komt te liggen. De stadsverwarmingsbuizen kunnen overkluisd worden waardoor een ontsluitingsweg naar het defensieterrein aangelegd kan worden en er zijn betere condities geschapen om de gebouwde parkeervoorziening voor Kanaalweg 59 te realiseren;
- De oost-west route in het plan Kanaalweg 59 ligt ter hoogte van een in Parkhaven gepland plantsoen. Hier is het mogelijk om een nieuwe brug te realiseren om de wijken te verbinden. Realisatie en besluitvorming omtrent de brug vindt plaats in het kader van de besluitvorming van deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone;
- Ontsluiting van het autoverkeer via de Van Tellegenlaan is in de toekomst niet meer mogelijk omdat hier een HOV-baan wordt gerealiseerd en deze aansluiting daardoor komt te vervallen. De ontsluiting voor autoverkeer vindt mede daarom plaats via de parallelweg langs de Koningin Wilhelminalaan. De brug over de binnenhaven, die oorspronkelijk als langzaamverkeersverbinding was bedoeld, wordt nu een autoverkeersbrug. De Kanaalweg is primair bedoeld voor langzaamverkeer en het autoverkeer is ondergeschikt.

Informatie-avond 2008
Op 9 april 2008 is een avond georganiseerd om belanghebbenden/omwonenden te informeren over de voorgenomen ontwikkelingen in deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone. Daarnaast is specifiek ingegaan op de aanpassingen van het plan Kanaalweg 59 naar aanleiding van de inspraak in 2005 over de concept Nota van Uitgangspunten (2004). In bijlage 14 is een zgn. 2-kolommenstuk opgenomen waarin vragen van belanghebbenden/omwonenden (aangaande het project Kanaalweg 59) en de beantwoording van de gemeente zijn beschreven.

7. Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van het onderhavig plan wordt gerealiseerd vanuit een private exploitatie. De ontwikkelaar is verantwoordelijkheid voor de uitvoering en draagt het risico van de planontwikkeling.

Voor het plangebied is door de ontwikkelaar als zijnde eigenaar en ontwikkelende partij een exploitatie opgesteld waarin onder meer de volgende factoren zijn meegenomen:

- Plan- en verwervingskosten;
- Grondkosten;
- Kosten bouw- en woonrijp maken;
- Bovenwijkse voorzieningen;
- Grondquota als percentage van de v.o.n. prijzen.

Uit de exploitatie blijkt dat het plan na aftrek van bovengenoemde kosten, financieel haalbaar wordt gemaakt uit de opbrengst van de woningen. De gegevens uit de exploitatie zijn vertrouwelijk.

Conclusie
Op basis van hetgeen hiervoor is beschreven kan worden gesteld dat het onderhavig plan financieel haalbaar kan worden geacht.

In ontwikkelingsovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar zijn afspraken over de bekostiging en realisatie door marktpartij vastgelegd.

De herinrichting van de Kanaalweg en de realisatie van de horeca vindt plaats op huidig openbaar gebied, dat in eigendom is van de Nederlandse Staat (Domeinen).

8. Afweging

Het plangebied heeft veel potentie die momenteel niet tot uitdrukking komt. Deze potentie komt voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties.

Het bouwplan sluit heel nauw aan bij de geformuleerde uitgangspunten en bij het ontwikkelingsbeeld en beleid voor de Merwedekanaalzone. Het genereert een aantrekkelijk woonmilieu, met een gewenste woningdifferentiatie, hoogwaardige inrichting van de openbare en semi-openbare ruimte, mede door een grotendeels te realiseren ondergrondse parkeervoorziening en een binnenhaven die tegemoet komt aan de behoefte om meer gebruik te maken van het Merwedekanaal als aantrekkelijk watergebonden woonmilieu, een woonmilieu dat in Utrecht relatief nog weinig voorkomt. Het plan fungeert tegelijkertijd als aanjager voor de verdere ontwikkeling van (deelgebied 4 van) de Merwedekanaalzone, waarbij het plan zelf voorsorteert op een goede aansluiting met de omgeving.

Vanwege de ruimtelijke en functionele betekenis van het plan Kanaalweg 59 voor de wijk en de stad, wil de gemeente Utrecht medewerking verlenen aan de realisatie van dit plan.

Bijlage 1: Kadastrale kaart

Bijlage 2: Masterplan Kanaalweg 59

Bijlage 3: Bezonningsonderzoek

Bijlage 4: Onderzoek Verkeer en Parkeren

Bijlage 5: Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht

Bijlage 6: Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht

Bijlage 7: Nazorgplan

Bijlage 8: Monitoringsonderzoek

Bijlage 9: Milieucontourenanalyse

Bijlage 10: Wegverkeerslawaai

Bijlage 11: Luchtrapportage Merwedekanaalzone, deelgebied 4

Bijlage 12: Quick scan Flora- en fauna

Bijlage 13: Water

Bijlage 14: 2-kolommenstuk informatie-avond 9 april 2008

Gemeente Utrecht

2011

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

8e vergadering - 21 april 2011, avond

Openbare vergadering van de Gemeenteraad, gehouden op donderdag 21 april 2011 te 20.00 uur.

Voorzitter: mr. A. Wolfsen, die voor een deel van de vergadering wordt vervangen door mevrouw S.M.L. Bottse, plaatsvervangend voorzitter.

Tegenwoordig zijn de leden: Van Asperen, mevr. Baş, Beerlage, mevr. Bikker, mevr. De Boer, Botman, mevr. Bouazani, Buunk, Van Corler, mevr. Dibi, Dijk, Eggermont, Fokke, Geldof, mevr. Van Gemert, Gilissen, mevr. Haage, mevr. Hakbijl, mevr. Hamid, Hoek, Ikkersheim, Isabella, Kleuver, Koopmans, Kuijper, mevr. Nalis, Oldenborg, mevr. Oskam, Post, Ravesteijn, Rollingswier, Roodenburg, Rottier, Rijpma, Van Schie, Schipper, Smid, Van Waveren, Verschuure, mevr. Vink, De Vries, mevr. Wijntuin en Zwanenberg

Tevens zijn aanwezig de wethouders Bosch, Everhardt, Kreijkamp, Lintmeijer en mevr. De Rijk.

Griffier: drs. A.A.H. Smits, griffier.

Opening van de vergadering

De **VOORZITTER** opent de vergadering en spreekt als volgt:
Dames en heren! Ik heet u allen welkom, ook de mensen op de publieke tribune en de mensen die meekijken en meeluisteren. We vinden het altijd fijn als er belangstelling is voor de raadsvergadering.
Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Işik; hij is ziek.
We hebben afscheid genomen van de heer Werensteijn van Trots en vanavond beëdigen we zijn opvolger. Daarvoor is de commissie tot het onderzoek van de geloofsbrieven van nieuwbenoemde leden van de raad van de gemeente Utrecht bij elkaar geweest. Ik heb het proces-verbaal van de zitting van de commissie inmiddels ontvangen.

Proces-verbaal van de zitting van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven van nieuwbenoemde leden van de raad van de gemeente Utrecht.

De commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven van de nieuwbenoemde leden van de raad van de gemeente Utrecht, bestaande uit de leden mevrouw G.A. Oskam en heren H. Botman en G.P. Isabella, heeft op 21 april 2011 onderzocht de geloofsbrieven van het op 11 april 2011 benoemd verklaarde lid van de gemeenteraad, de heer R. Kuijper.

Door geen der leden werden bezwaren ingebracht, zodat de commissie heeft besloten de raad te adviseren de heer Kuijper toe te laten als lid van de raad der gemeente Utrecht.

Hierna wordt z.h.o. overeenkomstig het advies van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven besloten.

De **VOORZITTER** dankt de leden van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven voor de verrichte werkzaamheden en ontbindt haar.

Vervolgens stelt de **VOORZITTER** aan de orde:

1. Voorstel tot het in voorbereiding nemen van een concreet bouwplan: Kanaalweg 59 (categorie C) (Jaargang 2011, nr. 47).

De heer **FOKKE** (D66): Voorzitter! We hebben bij binnenstedelijk bouwen vaker te maken met het feit dat dit kan raken aan de belangen van de industrie. Het lijkt ons goed om daar nog eens goed van een afstandje en niet vanuit de casuïstiek naar te kijken. De wethouder heeft toegezegd dit te doen binnen het masterplan voor het binnenstedelijk bouwen. Wij zijn daar heel blij mee en kunnen akkoord gaan met het voorstel.

Hierna wordt z.h.o. overeenkomstig het voorstel besloten.

2. Voorstel tot vaststelling van bestemmingsplan Heukelomlob (Jaargang 2011, nr. 49).

De heer **BUUNK** (VVD): Voorzitter! We hebben gemerkt dat de ondernemers op het bedrijventerrein Lage Weide zeer bezorgd zijn over dit bestemmingsplan, omdat er ergens in de verte woningen worden gebouwd. Ze zijn bezorgd over het aantal huishoudens dat wordt geraakt door de hinder die de bedrijven op Lage Weide veroorzaken. Op de raadsinformatieavond en in de commissie hebben we, na aanvullende informatie van het college, geoordeeld dat dit op zichzelf geen betrekking heeft op deze plek, omdat die hinder al wordt gemeten op de Amsterdamsestraatweg op een punt dat daar voor ligt.

We hebben wel gemerkt dat de grote zorg van de ondernemers op Lage Weide ligt bij de uitwerking van het bestemmingsplan voor Lage Weide zelf, waar het college kennelijk het voornemen heeft om een interne zonering toe te passen. Dat wil zeggen dat het college overweegt om de grenzen te verschuiven van de zones waar de categorieën 4 en 5 bedrijven zich mogen vestigen, de bedrijven die de meeste hinder in termen van geluid, geur en andere overlast zouden kunnen veroorzaken. Dit leidt tot veel zorgen bij de ondernemers over hun toekomstige ontwikkelmogelijkheden. De VVD-fractie deelt deze zorg, maar constateert dat die geen betrekking heeft op dit bestemmingsplan voor de Heukelomlob. Daarom zal onze fractie het voorstel steunen. We hebben echter wel samen met de D66-fractie en de CDA-fractie dit vraagstuk voor een raadsinformatieavond en een bespreking in de commissie geagendeerd, om precies uit te zoeken hoe het zit met de ruimtelijke ordeningskwestie van het bestemmingsplan van Lage Weide en de milieuwetgeving die ermee te maken heeft. Om die reden kunnen wij akkoord gaan met dit bestemmingsplan. We hebben ons punt van zorg geagendeerd en we hopen dat het college bereid is mee te werken aan de bespreking van dat punt.

De heer **RAVESTEIJN** (GroenLinks): Voorzitter! Ik merk op dat dit geen stemverklaring is. Dit vind ik buiten de orde.

De **VOORZITTER**: Feitelijk heeft de heer Ravesteijn gelijk.

De heer **ROTTIER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij vinden dit een prima bestemmingsplan, met veel kwaliteit. Het is een stap voorwaarts voor Zuilen. Zuilen is een woonwijk en dit betekent dat deze woningen, de voorzieningen en het groen die functie versterken. Dit betekent ook dat wij in de lijn van de boodschap van de heer Buunk de problematiek van de ondernemers op Lage Weide liever behandelen als dat bestemmingsplan aan de orde is en op de agenda staat. Het pleidooi om ons niet te beperken in het aantal woningen in Zuilen is niet aan de orde, ook al omdat de Amsterdamsestraatweg...

De heer **OLDENBORG** (SLU): Wat zei de heer Ravesteijn zo-even?

De heer **ROTTIER** (GroenLinks): Ik wilde nog een kleine suggestie doen aan de ondernemers.

De **VOORZITTER**: De fractievoorzitter van GroenLinks stak zojuist terecht zijn vinger op, maar ook de heer Rottier schuurt nu tegen de grenzen van een stemverklaring aan. Als hij daarbinnen wil blijven...

Verslag van de avondvergadering van de raadscommissie Stad en Ruimte, gehouden op 12 april 2011, in de raadzaal te Utrecht.

Aanwezig: de voorzitter, dhr. N.J. Verschuure, de wethouder Grondzaken en Vastgoed, Ruimtelijke Ordening, Utrecht Vernieuwt, Krachtwijken, Wonen, Leidsche Rijn, dhr. H.P.A.M. Bosch, de leden, dhr. B. Işik (PvdA), dhr. J. Fischer (Trots), dhr. D. Hoek (CDA), dhr. A. van Waveren (CDA), dhr. J.A. Kleuver (D66), dhr. L.A. Roodenburg (D66), dhr. B. Fokke (D66), dhr. T.W. Schipper (SP), dhr. IJ. Muilwijk (ChristenUnie), dhr. V. Oldenborg (SLU), dhr. B.F.M. Beerlage (PvdA), dhr. M.G.M. Rottier (GroenLinks), dhr. P. Zwanenberg (GroenLinks),dhr. D.N.E.A. Gilissen (VVD), dhr. W.W. Buunk (VVD), de commissiesecretaris, dhr. H. Peters en de commissiegriffier, mw. A. Berghuizen.
Voorts aanwezig enkele medewerkers.

Afwezig: er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag: Mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
De commissie Stad en Ruimte stelt dit verslag definitief vast in de vergadering van 17 en 19 mei 2011. Eventuele wijzigingen op dit verslag worden verwerkt in het verslag van die vergadering.

INHOUD VAN DIT VERSLAG pagina

1. Opening en mededelingen ... 1
2. Werkafspraken tussen commissie en griffie ... 1
3. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten ... 1
4. Verslag van de openbare vergadering van de commissie Stad en Ruimte van 15 en 17 maart 2011 ... 1
5. Ingekomen stukken ... 2
6. Mogelijkheid tot het stellen van rondvraagpunten aan de portefeuillehouders Bosch en Everhardt ... 2
10. Vaststelling bestemmingsplan Heukelomlob, Zuilen ... 2
11. Stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef ... 2
12. Voorbereidingsbesluit Haarzuilens ... 7
14. Vaststelling stedenbouwkundig plan van eisen Prozeeterrein ... 8
15. Voorbereidingsbesluit cat. C, raad 24 maart 2011, Kanaalweg 59 ... 11
16. Kanaalweg 59 (incl. 2 bijlagen) ... 11
17. Startdocument ontwikkeling locatie De Boo ... 11
18. Voortgang uitvoeringsprogramma Woonvisie ... 14
19. Aanbesteding Voornse Poort Hoge Weide ... 14
13. Beantwoording rondvraagpunten wethouder Bosch, opmerkingen toezeggingenlijst, terugkoppeling uit de gemeenschappelijke regelingen ... 14

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet iedereen van harte welkom. Hij meldt dat de A-punten van vanavond naar de raadsvergadering van 21 april gaan en de B-punten van vanavond naar de raadsvergadering van 12 mei.

2. Werkafspraken tussen commissie en griffie

De voorzitter constateert dat niemand hier iets over wil zeggen.

3. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter loopt de agenda door. Hij meldt dat een aantal punten van de agenda van de middagvergadering naar de agenda van deze avondvergadering verschoven is. Verder worden agendapunt 18, Voortgang uitvoeringsprogramma Woonvisie en agendapunt 19, Aanbesteding Voornse Poort Hoge Weide, doorgeschoven worden naar de commissievergadering van 17 mei.

4. Verslag van de openbare vergadering van de commissie Stad en Ruimte van 15 en 17 maart 2011

De voorzitter behandelt dit punt niet in deze avondvergadering.

5. Ingekomen stukken

De voorzitter behandelt dit punt niet in deze avondvergadering.

6. Mogelijkheid tot het stellen van rondvraagpunten aan de portefeuillehouders Bosch en Everhardt

De voorzitter behandelt dit punt niet in deze avondvergadering.

10. Vaststelling bestemmingsplan Heukelomlob, Zuilen

De heer Rottier (GroenLinks) zegt dat de fractie dit een goed voorstel vindt. GroenLinks zal het steunen. Wat rest zijn de bezwaren die in de raadsinformatieavond te horen waren. Er was angst bij ondernemers aan de overzijde van het kanaal. De partij ziet graag dat de wethouder iets van deze angst wegneemt, met name de angst voor aankondigingen van een inwaartse zonering. GroenLinks vindt dat bedrijven op Lage Weide gestimuleerd moeten worden of gedwongen tot het zoeken naar oplossingen en investeringen in innovatie om de overlast te beperken.

De heer Beerlage (PvdA) geeft aan dat de fractie dit een mooi plan vindt. Verder sluit de PvdA zich aan bij de opmerkingen van de heer Rottier.

De heer Kleuver (D66) geeft aan dat de fractie inhoudelijk geen enkel bezwaar heeft tegen dit plan. Verder hoort de partij wel graag welke consequenties er zijn voor de ondernemers op Lage Weide.

De heer Van Waveren (CDA) zegt dat het CDA dicht bij de lijn van de heer Kleuver zit. Verder complimenteert hij GroenLinks met het feit dat die partij sinds de commissiebehandeling over de brief over geur in Zuilen een heel stuk naar het realisme opgeschoven is. Dit waardeert het CDA.
De heer Buunk (VVD) sluit zich aan bij vorige sprekers. Verder dankt de fractie het college voor de verstrekte aanvullende informatie. Tot slot wil de VVD spoedig nader spreken met het college over hoe de gesprekken met betrokkenen in Lage Weide zich voltrekken. De partij heeft geen bijzondere opmerking met betrekking tot dit bestemmingsplan.

Wethouder Bosch dankt de leden voor de waarderende woorden ten aanzien van het plan. Verder is de verhouding tussen dit plan en Lage Weide redelijk helder weergegeven. Naast het bestemmingsplan Lage Weide wordt ook gekeken naar een plan ten aanzien van de verduurzaming van het soort bedrijven op Lage Weide. ***In de loop van mei maar zeker voor de zomer, komt het bestemmingsplan en aanverwanten naar de commissie.*** Op dit moment kan dan ook gesproken worden over de zonering die wordt genoemd en de mogelijke gevolgen daarvan.

De heer Kleuver (D66) vraagt of vaststelling van dit bestemmingsplan in de raad, de ondernemers op Lage weide niet voor een voldongen feit stelt.

Wethouder Bosch zegt dat in de brief van 8 april staat dat dit plan geen enkel effect heeft op de ondernemers op Lage Weide. De ondernemers zijn alleen nog wel bezorgd of de gemeente de zonering gaat aanpassen maar dit staat los van het bestemmingsplan.

De heer Van Waveren (CDA) merkt op dat in verband met de doorontwikkeling van Lage Weide wellicht ruimte voor groei nodig is.

Wethouder Bosch vertelt dat de ondernemers bang zijn dat er straks minder mag dan vandaag mag. Maar in de brief is aangegeven dat hetgeen vandaag kan, blijft kunnen ook met dit plan. Verder wil wethouder De Rijk nog proberen de ondernemers in Lage Weide en de bewoners in Zuilen, nader tot elkaar te brengen.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Bosch komt, met betrekking tot agendapunt 10, Vaststelling bestemmingsplan Heukelomlob Zuilen, zo spoedig mogelijk terug op het bestemmingsplan.

De voorzitter concludeert dat dit punt als A-punt naar de raadsvergadering gaat.

11. Stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef

De heer Schipper (SP) zegt dat een van de belangrijkste vragen werd gesteld op de raadsinformatieavond van begin maart door de heer Işik van de PvdA. Hij vroeg of de bewoners er iets mee opschieten. Wordt er gebouwd voor de buurt? Andere vragen zijn of sloop van dit complex nodig en wenselijk is en of zittende bewoners werkelijk alle informatie hebben gekregen om een goede keuze te kunnen maken. Ten aanzien van de noodzaak en de wenselijkheid van sloop merkt de fractie een aantal zaken op. Allereerst de staat van de huizen. Zijn de huizen aan hun einde? Volgens de fractie luidt het antwoord hierop: nee. Deze woningen zijn te renoveren. Bovendien is er nog steeds vraag naar deze woningen. Vervolgens de wachtlijsten. Groeien deze als gevolg van dit sloopplan? Volgens de fractie luidt het antwoord op deze vraag: ja. Er komen namelijk 114 woningen minder terug in het gebied.

Tijdens de bijeenkomst met de corporaties over de te maken prestatieafspraken stelde de SP de vraag wat voor Utrecht de effecten zouden zijn van het plan van het kabinet om alle huren van alle sociale huurwoningen met 120 euro te verhogen voor nieuwe huurders. Hier had men nog geen rekening mee gehouden. De SP merkt op dat minister Donner deze maatregel in juli in wil laten gaan en hoort graag wat de effecten hiervan zijn voor diegenen die ermee te maken krijgen. Kan de wethouder garanderen dat de mensen te maken krijgen met maximaal 50 euro huurverhoging en geldt dit voor het hele zoekgebied en de gerenoveerde woningen en het complex? Of worden de verhuizers straks aangemerkt als 'nieuwe huurder' waardoor zij de 120 euro moeten gaan betalen? Als het college dit niet kan garanderen, vindt hij dan niet dat de bewoners deze relevante informatie hadden moeten kunnen meewegen bij hun keuze? En als de kabinetsmaatregel wordt ingevoerd hoeveel woningen in het zoekgebied blijven dan nog beschikbaar voor de herhuisvesting? Hoeveel woningen vallen straks buiten het segment sociale huur? Tot slot hoort de SP ook graag wat dit betekent voor de wachtlijst van niet-urgenten. Deze vragen zijn overigens relevant voor alle nog te realiseren herstructureringsprojecten.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat het proces geen schoonheidsprijs verdient. GroenLinks merkt op dat altijd gecommuniceerd moet blijven worden met bewoners en als de communicatie misloopt dient dat aangegeven te worden. Het dient niet te gaan zoals het hier is gegaan. Hier is op een gegeven moment gewoon de samenwerking opgezegd. Verder moet informatie die verstrekt wordt, altijd 100% correct te zijn. Daarnaast dient een bewonersonderzoek een onderzoek te zijn dat echt ingaat op de wensen van de mensen die daar wonen. Het dient geen onderzoek te zijn om het draagvlak te vergroten van de ambitie van de corporatie. Ook dient een draagvlakmeting door een echt onafhankelijke partij gedaan te worden. Er dient in gezamenlijkheid gewerkt te worden aan de toekomst.

Verder stemt GroenLinks in met het plan dat voorligt. De fractie is benieuwd naar mogelijkheden voor verplaatsing van het kunstwerk. Daarnaast denkt de partij dat het goed is te kiezen voor een lift. Tot slot merkt de fractie op dat De Bundeling nog steeds wacht op antwoord van het college op een brief die gestuurd is in verband met de 50 euro huurstijging. Dit is onacceptabel. Deze brief dient op korte termijn beantwoord te worden. Daarbij dient een afschrift naar de commissie gestuurd te worden.

De heer Schipper (SP) vraagt of het plan nog steeds goed is als mensen 120 euro meer moeten gaan betalen, als zij niet blijven zitten waar zij zitten.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat de mensen in de draagvlakmeting zelf aangeven dit plan een goed plan te vinden.

De heer Schipper (SP) vraagt GroenLinks of de informatie over de 120 euro niet betrokken had moeten worden in de informatie. Zou dit geen effect hebben gehad op de percentages?

De heer Buunk (VVD) vraagt of de SP en GroenLinks ook vinden dat, wanneer het huishoudens betreft met een fatsoenlijk inkomen boven de inkomensgrens, die nog steeds voor een dergelijk laag bedrag in een gesubsidieerde huurwoning moeten kunnen blijven wonen.

De voorzitter constateert dat de bespreking beperkt moet blijven tot dit stedenbouwkundig plan van eisen.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt in de richting van de VVD op dat het woord subsidie niet alleen maar op huurwoningen kan worden toegepast. Verder denkt GroenLinks dat informatie over de

120 euro consequenties zou hebben gehad maar op het moment dat deze plannen gemaakt zijn kon niet worden uitgegaan van hetgeen in Den Haag nog besloten zou gaan worden. Er moet wel bekeken worden wat nu het effect gaat zijn.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat dit een van de belangrijkste projecten in Overvecht is. De fractie is blij met de geformuleerde verhouding tussen huur en koop, 30% huur en 70% koop. Verder had het participatietraject beter gekund. De fractie vraagt aandacht voor de volgende zaken. Allereerst voor een lift. Deze is noodzakelijk in het gerenoveerde deel. De partij twijfelt overigens niet aan de informatie die iedereen gekregen heeft van Het Vierde Huis.

De heer Schipper (SP) zegt dat er te weinig betaalbare woningen zijn voor mensen met gewone inkomens en starters. Het kabinet bezuinigt de woningmarkt kapot. Herkent de PvdA deze woorden?

De heer Işik (PvdA) wil nu geen standpunt geven over het kabinet. Het is noodzakelijk dat mensen op een goede manier worden gehuisvest. Maar de mix van huur, koop en renovatie is aan de bewoners in de wijk zelf. Ten tweede wil de partij graag weten hoe de terugkeermogelijkheid geregeld is.

De heer Roodenburg (D66) sluit zich bij GroenLinks aan met betrekking tot hoe het proces gelopen is. D66 merkt daarbij op de wethouder te zien als procesbewaker en handhaver van de afspraken die de gemeente met Mitros heeft gemaakt. Ziet de wethouder zijn rol ook zo? Hiernaast sluit de fractie zich ten aanzien van de toegankelijkheid, het levensloopbestendig bouwen en agenda 22, zich aan bij de PvdA en GroenLinks. Verder is D66 blij met de mogelijkheid in dit plan voor een woongroep. Ondanks de kritische noten vindt de partij dit een mooi plan.

De heer Buunk (VVD) beperkt zich tot opmerkingen over het stedenbouwkundig plan van eisen. Er zijn zorgen geuit over de parkeervoorzieningen. Hoe wil de wethouder met deze zorgen omgaan? Verder verbaast het de VVD dat een lift ontbreekt.

De heer Hoek (CDA) merkt op dat de lift een duidelijke wens is. Verder kan de fractie instemmen met het stedenbouwkundig plan van eisen. Tot slot lijkt het de partij goed te kijken of een goede methode is gevolgd. Er kunnen eventueel leerpunten geformuleerd worden.

De heer Işik (PvdA) vraagt hoe belangrijk het CDA de informatie acht die op de raadsinformatieavond gegeven wordt. Het rapport zegt namelijk iets anders dan de klankbordgroep op die avond aangaf.

De heer Hoek (CDA) hoort graag van de wethouder wat de leerpunten zijn.

De heer Roodenburg (D66) vraagt of de heer Hoek vindt dat misschien geen participatie gepleegd moet worden als mensen aangeven elkaar niet te vertrouwen.

De heer Hoek (CDA) merkt op dat een en ander niet altijd even duidelijk is voor bewoners.

De heer Roodenburg (D66) merkt op dat participatie van bewoners bij de inrichting van de openbare ruimte gewenst is.

De heer Işik (PvdA) vindt dat altijd goed gekeken moet worden of een organisatie een goede vertegenwoordiging is van de wijk.

Wethouder Bosch dankt de commissie voor de waardering voor het stedenbouwkundig plan van eisen. Hij geeft aan dat dit onderdeel deel uitmaakt van het gebiedsplan De Spoorzone. Vervolgens geeft hij aan dat vastgesteld moet worden dat het proces veel te lang heeft geduurd. Daarnaast is samenwerking altijd moeizaam geweest. Leerpunten zijn volgens hem dat een kortere doorlooptijd gehanteerd moet worden en naast contacten met een goede bewonerscommissie moet ook meer oog zijn voor contacten met individuele bewoners. Vervolgens was te zien dat een plan dat oorspronkelijk ingezet was als sloopnieuwbouwplan, er anders uitkwam. Dan het 'bouwen voor de buurt'. Dit wordt ook gedaan om de buurt sterker te maken, met het oog op het uiteindelijke belang van bewoners. Het is dus nooit uitgangspunt geweest puur te bouwen voor de zittende bewoners. Het zoekgebied is overigens Overvecht-Zuid. Verder is wel degelijk een garantie gegeven op de 50 euro voor de zittende bewoners. Daarbij is geen enkel voorbehoud gemaakt in verband met de plannen van minister Donner. Vervolgens het herplaatsen van het kunstwerk. Hij vraagt een medewerker hierop in te gaan.

Mevrouw Mesman (ambtenaar) vertelt dat contact is opgenomen met de dochter van de kunstenaar. De kunstenaar leeft niet meer. Aan haar is voorgelegd of het kunstwerk überhaupt terug moet komen of niet. Hier is nog geen reactie op gekomen maar in het nieuwe plan is ruimte om het kunstwerk weer een plek te geven.

Wethouder Bosch ***zegt dat het energielabel van de nieuwe woningen (renovatie en nieuwbouw) waarschijnlijk label B wordt. Hij komt hierop terug.*** Met betrekking tot de lift merkt hij op dat het gaat om renovatie en niet om nieuwbouw. Uiteindelijk is ervoor gekozen geen lift te plaatsen. Dit heeft te maken met de bouwtechniek, de architectuur en het financiële aspect. Hij heeft begrepen dat de renovatie per woning tweemaal zo duur zou worden als er wel een lift komt.

De heer Işik (PvdA) kan zich niet voorstellen dat als de levensduur van een complex voor dertig jaar wordt verlengd, er dan geen lift is.

Wethouder Bosch merkt op dat het dan tweemaal zo duur wordt. De opbrengsten moeten dan ook substantieel stijgen. Dit betekent substantiële huurverhogingen en te zijner tijd koopprijzen die voor starters te hoog worden.

De heer Roodenburg (D66) vraagt of inzichtelijk gemaakt kan worden wat een lift betekent qua investering.

Wethouder Bosch merkt op dat dit inzichtelijk gemaakt kan worden. Hij merkt alleen wel op dat het niet gaat om geld van de gemeente. Het gaat om geld van de corporatie. ***Er zal gekeken worden hoe de commissie aanvullend geïnformeerd kan worden over de afwegingen rondom de lift inclusief de financiën.***

De heer Buunk (VVD) merkt op dan ook graag te willen weten wat dan de meeropbrengst aan huur is.

Wethouder Bosch ***geeft aan naar de meeropbrengst te zullen kijken.*** Vervolgens gaat hij in op de rol die de wethouder volgens D66 dient in te nemen. Hij zegt dat een en ander primair moet gebeuren tussen de corporatie en de bewoners. Een enkele keer heeft hij weleens gekozen voor een actief optreden maar het mag geen algemeen beeld worden dat de wethouder er is voor mediaton.

De heer Roodenburg (D66) heeft het niet gehad over mediaton. De wethouder zou een procesbewaker en handhaver van de afspraken moeten zijn.

Wethouder Bosch zegt dat hij die rol heeft. D66 kan alleen niet verwachten dat hij in een soort standaard rol stapt. Hij is geen politieagent als het gaat om de uitvoering van het protocol. Dan de woongroep. Er wordt gewerkt om minimaal voor één groep plaats te maken in het renovatiedeel. Vervolgens de zorg over de parkeervoorziening. Hij gaat ervan uit dat het plan gerealiseerd wordt conform de huidig geldende parkeernorm.

De voorzitter geeft aan dat de tweede termijn ingaat.

De heer Işik (PvdA) vraagt of het mogelijk is het politiekeurmerk Veilig Wonen hier toe te passen.

De heer Schipper (SP) vat samen wat de wethouder heeft gezegd. Hij heeft gezegd dat er maximaal een huurstijging van 50 euro komt voor iedereen die nu in het complex woont. Verder worden mensen die moeten verhuizen niet aangemerkt als 'nieuwe huurders'. Zij hoeven dus niet die 120 euro van minister Donner te betalen als deze maatregel doorgang vindt. De fractie vraagt of de wethouder dit ook kan garanderen als de woning van een andere corporatie is en geldt dit ook voor andere gebieden die nog komen in verband met sloopnieuwbouw?

De heer Zwanenberg (GroenLinks) vraagt op welke termijn de brief van De Bundeling beantwoord wordt. Daarnaast hoort de fractie graag wat de wethouder vindt van het idee dat een draagvlakmeting door een onafhankelijke partij gedaan moet worden.

De heer Buunk (VVD) zegt dat de fractie akkoord is met het stedenbouwkundig plan van eisen. Verder is het goed als duidelijk wordt wat precies de rol van de wethouder is bij participaties.

De heer Schipper (SP) vindt dat een schreeuw om heldere afspraken.

De heer Buunk (VVD) vindt dat de heldere afspraken een onderscheid moeten maken tussen de verantwoordelijkheid van de corporatie en de gemeente.

De heer Roodenburg (D66) is benieuwd of de VVD een actieve rol ziet voor de wethouder bij het ruimtelijk proces, of een passieve rol.

De heer Buunk (VVD) ziet wethouders op zich graag in een actieve rol maar het is de vraag hoe vaak bij herhaling het college aangesproken moet worden op zaken die niet tot de verantwoordelijkheid horen van het college.

Wethouder Bosch geeft aan dat de 50 euro minder eendimensionaal is dan genoemd. De 120 euro is niet aan de orde voor deze groep bewoners. ***Verder geeft hij aan niet precies te weten hoe het zit als mensen naar een andere corporatie gaan. Dit zoekt hij nog even uit.*** De garantie voor de 50 euro is overigens niet voor de hele stad gegeven.

De heer Schipper (SP) vindt dit moeizaam omdat er dan een ongelijkheid ontstaat tussen mensen die in dezelfde situatie zitten.

Wethouder Bosch vertelt dat ooit een belofte is gedaan door, met name Mitros, in Overvecht. Deze belofte heeft Mitros nooit naar de hele stad willen overdoen. ***In de richting van GroenLinks merkt hij op dat de brief van De Bundeling binnen een maand beantwoord kan worden.*** Verder heeft hij geen twijfel over de betrouwbaarheid, de integriteit en de onafhankelijkheid van Het Vierde Huis bij de uitvoering van de draagvlakmeting.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat de ervaring van GroenLinks is dat er bij Het Vierde Huis wel vaak gedoe is. De fractie kan zich voorstellen dat de draagvlakmeting door een volledig onafhankelijke partij wordt gedaan.

De heer Buunk (VVD) vraagt zich af waar het wantrouwen vandaan komt.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) zegt het woord 'verhuismakelaar' niet in zijn mond te hebben genomen.

Wethouder Bosch laat de discussie over de onafhankelijkheid voor wat die is. Hij gaat in op het proces. Er worden verschillende rollen onderscheiden maar er is sprake van verwevenheid.

De heer Işik (PvdA) had nog een vraag gesteld over het politiekeurmerk Veilig Wonen.

Wethouder Bosch gaat ervan uit dat deze 100% wordt toegepast op de nieuwbouw. Ten aanzien van de renovatie vraagt hij een medewerker te antwoorden.

De ambtenaar vertelt dat het keurmerk toegepast wordt op alle panden.

Wethouder Bosch ***geeft aan een en ander met betrekking tot het politie keurmerk toch nog even na te vragen.***

De heer Roodenburg (D66) begrijpt dat bij het nieuwe afsprakenstelsel het 'finetunen' van het proces wordt meegenomen.

Wethouder Bosch bevestigt dat dit onderwerp is van de afspraken.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Bosch informeert, met betrekking tot agendapunt 11, stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef, de commissie over of alle nieuwbouw en renovatie energielabel B krijgt.

Wethouder Bosch informeert, met betrekking tot agendapunt 11, stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef, de commissie over de financiële consequenties van het aanbrengen van een lift bij de verbouwing, inclusief de meeropbrengst aan huur. Wethouder Bosch informeert, met betrekking tot agendapunt 11, stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef, de commissie over wat er gebeurt ten aanzien van huurverhoging, als mensen naar een woning van een andere corporatie gaan. Wethouder Bosch beantwoordt, met betrekking tot agendapunt 11, stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef, binnen een maand de brief aan De Bundeling. Wethouder Bosch gaat, met betrekking tot agendapunt 11, stedenbouwkundig programma van eisen Camera Obscuradreef, na of alle woningen het politiekeurmerk Veilig Wonen kunnen krijgen.

De heer Schipper (SP) merkt op dat de SP mogelijk een motie indient als de antwoorden van de wethouder de fractie niet bevallen.

De voorzitter constateert dat dit punt een B-punt wordt.

12. Voorbereidingsbesluit Haarzuilens

De heer Gilissen (VVD) hoopt dat het de laatste keer is dat dit voorbereidingsbesluit onderwerp van gesprek is in deze commissie.

De heer Beerlage (PvdA) vindt ook dat een en ander heel lang duurt. Hij merkt op dat de inhoudelijke behandeling van het voorstel wordt gedaan als het bestemmingsplan naar de commissie komt.

Wethouder Bosch vindt ook dat een en ander heel lang duurt maar hier is wel sprake van enige verschoning. Er heeft een langdurig proces gespeeld rondom een vrij kleinschalig milieuvraagstuk ergens in de buurt van de golfbaan. Hier zit nu 'groen licht' op. De MER kan verder en het bestemmingsplan kan verder. Het college hoopt met de commissie dat dit het laatste voorbereidingsbesluit hieromtrent is.

De heer Beerlage (PvdA) vraagt of het niet handig is een keer een toelichting te geven op de gedane wijzigingen.

Wethouder Bosch ***zegt dat het bestemmingsplan bij uitstek de plek is om te laten zien welke delen van het landinrichtingsplan ongestoord verder kunnen en voor welke delen dit nog onduidelijk is. Als de procedure voor de zienswijzen gestart wordt dan stuurt hij dit, parallel lopend, aan de commissie toe.***

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Bosch zal, met betrekking tot agendapunt 12, Voorbereidingsbesluit Haarzuilens, ervoor zorgen dat in het bestemmingsplan helder wordt gemaakt welke delen van het landinrichtingsplan in dit moment ongestoord verder kunnen. Ook maakt hij helder voor welke delen dit nog onduidelijk is. Deze informatie stuurt hij op het moment dat de procedure voor de zienswijzen wordt gestart.

Wethouder Bosch stelt voor deze toezegging niet op de lijst op te nemen. Op het moment dat de procedure gestart wordt komt een en ander op de website te staan. Deze commissie kan een oordeel vormen.

De voorzitter concludeert dat de commissie instemt met deze procedure. Dit punt gaat als A-punt naar de raadsvergadering van 21 april.

Wethouder Bosch merkt op geholpen te zijn als dit punt volgende week geagendeerd kan worden. De informatie die is toegezegd zal dan ook voor die datum beschikbaar zijn.

De voorzitter constateert dat dit alleen kan als vrijdag alle informatie binnen is. Hij vraagt of de heer Schipper kan instemmen met de versnelde agendering.

De heer Schipper (SP) antwoordt bevestigend.

Wethouder Bosch ***geeft aan dat de informatie vrijdag binnen kan zijn.***

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Bosch zal, met betrekking tot agendapunt 12, Voorbereidingsbesluit Haarzuilens, ervoor zorgen dat in het bestemmingsplan helder wordt gemaakt welke delen van het landinrichtingsplan op dit moment ongestoord verder kunnen. Ook maakt hij helder voor welke delen dit nog onduidelijk is. Deze informatie zal vrijdag beschikbaar zijn.

De voorzitter concludeert dat dit punt voor volgende week geagendeerd wordt. Het voorbereidingsbesluit wordt dus een A-punt voor de raadsvergadering van 21 april.

14. Vaststelling stedenbouwkundig plan van eisen Prozeeterrein
De voorzitter vertelt dat de gemeenteraad wordt gevraagd het stedenbouwkundig plan van eisen vast te stellen en ermee in te stemmen dat er geen alternatieve ontsluiting direct op de Verlengde Hooggravenseweg opgenomen wordt in het stedenbouwkundig plan van eisen. Door de herontwikkeling van de locatie worden maximaal 130 woningen gerealiseerd, waarvan minimaal 11 woningen in de sociale sector. Op de raadsinformatieavond van 5 april is dit onderwerp aan de orde geweest.

De heer Işik (PvdA) geeft complimenten voor het plan. De fractie heeft nog wel een paar vragen. De woningen zijn vanaf de straat met de trap te bereiken. De PvdA vraagt of de trap verwijderd kan worden. Nieuwbouwwoningen dienen rolstoeltoegankelijk opgeleverd te worden.

De heer Hoek (CDA) merkt op dat de trap noodzakelijk is om in huis te komen vanwege de parkeergelegenheid onder de huizen. Gehandicapten kunnen via de achterkant naar binnen komen.

De heer Işik (PvdA) zegt dat deze informatie de fractie bekend is maar dat ook voor een andere constructie gekozen kan worden. Verder is er in Hooggraven sprake van grondwaterproblematiek. Kan van tevoren helderheid geschapen worden over de aansprakelijkheid en de loketfunctie? Vervolgens wil de PvdA ook aandacht vragen voor de inrichting van de openbare ruimte. De inrichting is wat kaal. Kunnen er niet meer bomen komen? Tot slot wil de partij graag de bevestiging krijgen dat er een nulmeting komt.

De heer Hoek (CDA) zegt dat het een prachtig stedenbouwkundig plan is. De parkeerproblemen en de problemen omtrent de Verlengde Hooggravenseweg zijn opgelost. Tot slot de openbare ruimte. Hier zal de VVD nog iets over zeggen. Het CDA is het hier bij voorbaat mee eens.

De heer Gilissen (VVD) vindt dit een mooie ontwikkeling. De fractie heeft nog vragen over het beheer van de openbare ruimte en de woonstraten. Wat is de status van het beheer en wat gebeurt er met de woonstraten op het moment dat deze worden overgedragen door de ontwikkelaar? Verder nog een vraag over de twee woonvoorzieningen voor twintig jongeren. In hoeverre hebben deze consequenties voor het verdere verloop en de inpassing in het geheel aldaar?

De heer Zwanenberg (GroenLinks) geeft aan dat de fractie enthousiast is over het plan. Alleen de openbare inrichting zou meer aangekleed kunnen worden. Verder was er voor het bouwverkeer in het stedenbouwkundig plan een mooie oplossing. Kan deze gebruikt worden?

De heer Schipper (SP) vindt het ook een mooi plan, met respect voor de historie. Verder kan een afsluiting van de wijk onder de A12 een tijdelijke oplossing bieden voor het kanaliseren van het bouwverkeer voor dit bouwplan. Met betrekking tot de nulmeting merkt hij op dat de SP geen problemen wil krijgen met afgezakte woningen enzovoorts. Zaken moeten goed geregeld worden.

De heer Oldenborg (SLU) vraagt aandacht voor het beheer van de openbare ruimte, in relatie tot jongerenoverlast. Dan de aanvoer en afvoer van bouwmaterialen. Dit zou gemakkelijk over het water plaats kunnen vinden. Verder sluit de SLU zich aan op het punt van de nulmeting en merkt daarbij op dat een tijdelijke aansluiting vanaf Nieuwegein, vanaf het industrieterrein, een oplossing kan bieden als niet over water aan- en afgevoerd kan worden.

De heer Fischer (Trots) merkt op dat de fractie dit een mooi plan vindt. Trots heeft nog twee vragen. De partij wil graag weten wat de kosten van de sanering zijn en of deze ten allen tijde door de ontwikkelaar worden overgenomen. Zo niet, wat zijn dan de risico's voor de gemeente? Daarnaast

gaat onderzocht worden of de gemeente een bijdrage kan leveren aan het verplaatsen van de schoorsteen. Wat zijn de verwachte kosten hiervan en hoe groot zal de bijdrage van de gemeente zijn? Daarbij hoort Trots ook graag uit welk budget deze kosten worden vergoed.

De heer Fokke (D66) merkt op dat hier goed is omgegaan met bewoners. Een compliment voor de ambtenaren en de wethouder. Verder sluit de fractie zich ten aanzien van de ontsluiting via Nieuwegein, aan bij de woorden van de SP en Leefbaar Utrecht. Vervolgens vraagt D66 of er ook parkeermogelijkheden zijn voor de fiets. Tot slot vraagt de partij welke gevolgen er zitten aan de woningbouwontwikkeling vlak bij industrie in de buurt.

De heer Muilwijk (ChristenUnie) zegt dat de fractie dit een mooi plan vindt. De ChristenUnie is tevreden over de inhoud en het proces. Verder sluit de partij zich aan bij de woorden van de SP en Leefbaar Utrecht over de mogelijkheden om het bouwverkeer te omzeilen of anders in te richten. Tot slot zit in de wijk de schrik er flink in, wat betreft eventuele verzakkingen. Is het mogelijk een signaal af te geven dat de gemeente er bovenop zit om verzakkingen te voorkomen?

Wethouder Bosch constateert dat het plan goed ontvangen wordt. Hij merkt op dat als een compact, industrieel plan gemaakt wordt, hier niet veel groen in gestopt kan worden. Een bepaalde mate van stenigheid zal geaccepteerd moeten worden. Dan de toegankelijkheid. Tijdens de raadsinformatieavond is hier antwoord op gegeven. Deze straatjes vragen een andere oplossing vanwege de parkeervoorziening. De toegankelijkheid wordt daarom via de achterkant gegarandeerd en niet via de voordeur. Hier zal met trappen gewerkt moeten worden.

De heer Işik (PvdA) kan zich niet voorstellen dat iemand in een rolstoel telkens via de parkeerplaats de woning in moet komen. Graag meer informatie.

Wethouder Bosch denkt dat feitelijk het antwoord is, zoals dat gegeven is. Het zal niet voor iedereen 100% gemakkelijk gemaakt kunnen worden. In termen van agenda 22 is dat voldoende. ***Ten aanzien van de nulmeting merkt hij op dit project wel te willen zien als een soort voorbeeldproject.*** Dan aan- en afvoer van bouwmaterialen. Hij vindt dat afvoer van bouwmaterialen via het water, makkelijker is dan de aanvoer. Een belangrijk deel van de aanvoer zal dus via vrachtauto's moeten gebeuren. Dan de 'Nieuwegeinoptie'. Er is een situatie waardoor deze optie niet zomaar gerealiseerd kan worden. Er zijn nu blokkades opgeworpen om ervoor te zorgen dat er geen sluipverkeer plaatsvindt. Als deze weggehaald worden ontstaat de mogelijk dat dit sluipverkeer er weer komt. Deze optie lijkt dus ingewikkeld te worden. Daarnaast is ook nog de medewerking van de gemeente Nieuwegein nodig. Hij kan dus niet uitsluiten dat een deel van het bouwverkeer uiteindelijk via de hoofdwegen in Hooggraven zal moeten gaan. ***Maar de drie varianten met betrekking tot het bouwverkeer, via het water, de 'Nieuwegeinoptie' en via Hooggraven, zullen nader bekeken worden.***

De heer Fischer (Trots) merkt op dat een bussluis aangelegd kan worden om sluipverkeer tegen te gaan.

Wethouder Bosch merkt op dat bussluizen tegenwoordig niet meer afdoende werken maar de suggestie wordt meegenomen. Dan het specifieke punt van de openbare ruimte. Hij merkt op dat het punt van de jongerenoverlast, ingebracht door bewoners, vooral betrekking had op het Hamerplantsoen. De gemeente zal hier heel alert op zijn. Verder is nauwkeurig gekeken naar de straatjes. De partijen zijn er altijd van uitgegaan dat deze gemeentelijk, publiek eigendom blijven.

De heer Hoek (CDA) merkt op dat het zo logisch lijkt dit vereniging-van-eigenaarsterrein te maken. Het lijkt voor de hand liggend.

Wethouder Bosch zegt dat het niet zo simpel ligt. Hij vraagt zich af of de kwestie van het publieke of private terrein vooraf in het stedenbouwkundig plan van eisen vastgelegd moet worden of niet. Hij vraagt een medewerker hierop in te gaan.

Mevrouw Den Brave (ambtenaar) vertelt dat dit in principe in het stedenbouwkundig plan van eisen niet vastgelegd hoeft te worden. Dit moet wel in de exploitatieovereenkomst met de ontwikkelaar.

Wethouder Bosch gaat in op de bodemsanering. Hij vraagt een medewerker hierop in te gaan.

Mevrouw Den Brave (ambtenaar) vertelt dat de verantwoordelijkheid voor de bodemsanering volledig bij de ontwikkelaar ligt. Er wordt alleen een bijdrage gedaan door de gemeente van maximaal 400.000 euro.

Wethouder Bosch zegt dat ook jaarlijks vanuit het Rijk geld komt voor bodemsanering.

De heer Fischer (Trots) begrijpt dat de 400.000 euro niet overgenomen wordt door de ontwikkelaar.

Wethouder Bosch zegt dat binnen de gemeentelijke begroting rekening is gehouden met een bijdrage van 400.000 euro aan de bodemsanering die hier noodzakelijk is. Daarnaast is te verwachten dat meer kosten gemaakt zullen moeten worden en deze zijn dan voor de ontwikkelaar. Dan de vraag met betrekking tot de schoorsteen. Hij vraagt een medewerker hierop in te gaan.

Mevrouw Den Brave (ambtenaar) geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor de verplaatsing van de schoorsteen bij de ontwikkelaar ligt. Op dit moment wordt alleen maar gekeken of de gemeente hier een bijdrage aan zou kunnen leveren. Zij weet niet om welk bedrag het eventueel gaat.

Wethouder Bosch ***gaat in op het fietsparkeren. In de parkeergarage is hier ruimte voor. Dit betekent alleen niet dat het probleem hiermee opgelost is. Mensen laten de fietsen misschien wel buiten staan. Er zal gekeken moeten worden of dit voldoende is en of in de beheersfeer nog iets gedaan zal moeten worden. Hier zal naar gekeken worden.***

De heer Fokke (D66) vraagt wat het betekent als de wethouder hiernaar gaat kijken.

Wethouder Bosch ***gaat ervan uit dat het geen aanpassing vraagt van het stedenbouwkundig plan van eisen maar dat in de feitelijke uitvoeringsfase van het plan wel gekeken moet worden hoe voorkomen kan worden dat in de openbare ruimte een puinhoop aan fietsen ontstaat.*** Verder is hij met betrekking tot de verhouding tussen het wonen en de bedrijvigheid, ervan uitgegaan dat het plan zo is opgesteld dat het plan gerealiseerd kan worden en dat De Arm daar geen nadelige gevolgen van ondervindt. Hij vraagt een medewerker of dit correct is.

Mevrouw Den Brave (ambtenaar) antwoordt dat dit correct is.

De heer Gilissen (VVD) had nog een vraag gesteld over de woongroepen.

Wethouder Bosch merkt op dat de commissie is geïnformeerd over hoe een en ander omtrent de woongroepen bedacht is in de fabriek. Hier zullen een of twee verbijzonderde ruimtes worden ontwikkeld om het groepswonen mogelijk te maken. Dit is al vrij vergaand toegelicht. De toelichting zal in het bestemmingsplan niet nog preciezer zijn. In het bouwplan wel. Als er een keer een meer gevisualiseerde versie is van de plannen, kan men deze laten zien.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Bosch geeft, met betrekking tot agendapunt 14, Vaststelling stedenbouwkundig plan van eisen Prozeeterrein, aan dat er een voorbeeldproject gaat lopen.

De heer Muilwijk (ChristenUnie) vraagt of dit voorbeeldproject terug te zien zal zijn bij de bestemmingsplanuitwerking.

Wethouder Bosch merkt op dat het in principe niets met het bestemmingsplan zelf te maken heeft. ***Maar voor de start van de bouw wordt de commissie afzonderlijk geïnformeerd over hoe deze proef met elkaar is opgelost.***

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Bosch geeft, met betrekking tot agendapunt 14, Vaststelling stedenbouwkundig plan van eisen Prozeeterrein, aan dat er een voorbeeldproject gaat lopen. Voor de start van de bouw rapporteert het college over hoe deze proef met elkaar is opgelost.
Wethouder Bosch kijkt, met betrekking tot agendapunt 14, Vaststelling stedenbouwkundig plan van eisen Prozeeterrein, hoe het bouwverkeer goed geregeld kan worden.

Wethouder Bosch kijkt, met betrekking tot agendapunt 14, Vaststelling stedenbouwkundig plan van eisen Prozeeterrein, na of in het bestemmingsplan mogelijkheden zitten ten aanzien van het fietsen en het fietsparkeren.

De voorzitter concludeert dat dit punt als A-punt naar de raadsvergadering van 21 april gaat.

15. Voorbereidingsbesluit cat. C, raad 24 maart 2011, Kanaalweg 59
16. Kanaalweg 59 (incl. 2 bijlagen)

De voorzitter constateert dat de agendapunten 15 en 16 gezamenlijk worden besproken.

De heer Fokke (D66) merkt op dat D66 kan instemmen met het voorbereidingsbesluit. De fractie merkt alleen op dat hetgeen aan de orde komt iets is waar vandaag al eerder over gesproken is, namelijk dat nieuwe ontwikkelingen en bestaande industrie elkaar steeds meer gaan bijten. Dit is een uitdaging die komt kijken bij het binnenstedelijk bouwen. Kan het college komen met een visie hierop? Er kan dan een discussie gevoerd gaan worden over dit onderwerp.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat agendapunt 15 akkoord is. Het bouwplan past in de visie op de Merwedekanaalzone. De fractie deelt alleen wel een aantal kritiekpunten dat door de Welstandcommissie is genoemd. GroenLinks is benieuwd naar de definitieve uitwerking.

De heer Gilissen (VVD) zegt dat de VVD zich kan aansluiten bij de opmerkingen van D66 als het gaat om het spanningsveld tussen het binnenstedelijk bouwen en de aanwezigheid van industrie. In het bijzonder noemt de fractie de olietanks die telkens moeten worden bijgevuld.

Wethouder Bosch merkt op dat er al een kern van beleid achter zit. ***Bij de presentatie van het stedelijk masterplan binnenstedelijk bouwen wordt dit spanningsveld meegenomen.*** Verder bemoeit deze commissie zich niet op voorhand met de activiteiten van de commissie Welstand.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Bosch neemt, met betrekking tot agendapunt 15, Voorbereidingsbesluit cat. C, raad 24 maart 2011, Kanaalweg 59 en agendapunt 16, Kanaalweg 59 (incl. 2 bijlagen), het spanningsveld tussen binnenstedelijk bouwen en aangrenzende industrie mee met het dynamisch stedelijk masterplan.

De voorzitter concludeert dat agendapunt 15 Voorbereidingsbesluit cat. C, raad 24 maart 2011, Kanaalweg 59, als A-punt naar de raadsvergadering van 21 april gaat.

17. Startdocument ontwikkeling locatie De Boo

De heer Işik (PvdA) maakt een compliment over het plan. De fractie heeft nog wel een paar vragen. Zo ziet de PvdA te weinig integrale gebiedsontwikkeling in dit gebied. Daarnaast zou het fijn zijn als langs het kanaal een wandel- of fietsroute gerealiseerd zou worden. Verder vraagt de partij wat aan de bewoners is gecommuniceerd met betrekking tot de bouwhoogte. Ook hoort de PvdA graag wat de reacties zijn geweest. Tot slot wordt in dit stuk gesproken over allerlei onderzoeken. Als bepaalde onderzoeksresultaten consequenties hebben voor het plan, dan ziet de fractie graag dat teruggekomen wordt naar de raad.

De heer Van Waveren (CDA) vindt dit een goed voorstel. Er wordt voorzien in een behoefte. Het CDA is ten aanzien van de huurwoningen alleen bang dat er geen beweging meer zal zijn. Kunnen er niet wat commerciële huurwoningen in komen? Er is namelijk een prikkel nodig zodat mensen doorschuiven en deze prikkel ontstaat als een commerciële prijs gevraagd wordt.

De heer Schipper (SP) denkt dat de heer Van Waveren door minister Donner op zijn wenken bediend wordt.

De heer Van Waveren (CDA) merkt verder op dat de fractie hoopt dat het proces snel doorlopen kan worden. Het behoedzame participatieniveau juicht het CDA toe in dit geval.

De heer Roodenburg (D66) vraagt of de prikkel waar het CDA het over heeft, niet zit in het feit dat de ruimte enigszins beperkt is bij de starterappartementen.

De heer Van Waveren (CDA) antwoordt dat als de bewoning van de sociale huurvoorraad in Utrecht bekeken wordt, dit geen afdoende prikkel blijkt. Verder nog een punt van zorg, namelijk de omslachtigheid waarmee de parkeernorm geformuleerd wordt. Het CDA stelt voor de parkeernorm te handhaven in dit plan.

De heer Işik (PvdA) begrijpt dat een parkeernorm gehanteerd moet worden maar tegelijkertijd wordt door een beperkte parkeernorm te hanteren, gestimuleerd minder mensen met auto's daar te laten wonen.

De heer Van Waveren (CDA) merkt op dat op zoveel plekken in de stad al is gebleken dat dit niet werkt.

De heer Schipper (SP) merkt op dat de fractie de omvang van het plan te veel vindt voor deze plek. De SP is niet akkoord met dit plan.

De heer Rottier (GroenLinks) merkt op dat de fractie blij is met deze ontwikkelingen. GroenLinks kijkt met spanning uit naar het stedenbouwkundig plan van eisen. Verder merkt de partij op het goed te vinden dat de parkeernorm kritisch wordt bezien. Juist omdat met name de exploitatie van de parkeergarage bij station Vaartserijn min of meer gebaseerd was op het bouwprogramma van Rotsoord. Anderzijds zou het financieel rendement het wel eens kunnen gaan winnen van de visie. GroenLinks wil expliciet in het stedenbouwkundig plan van eisen terugzien hoe de extra's in het gebied overeind gehouden kunnen worden.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat deze notitie perfect aansluit bij de visie van het college. Is GroenLinks het hiermee eens?

De heer Schipper (SP) merkt op dat ooit voorlag hier het voorkeursrecht gemeente op te vestigen. Dan had meer in eigen hand gehouden kunnen worden. Nu moet maar bezien worden wat er gebeurt.

De heer Rottier (GroenLinks) merkt op het pessimisme bij voorbaat niet te delen. Een en ander geeft GroenLinks graag mee bij de verdere uitwerking. In de richting van de PvdA merkt hij op dat het belangrijk is de samenhang der dingen te blijven zien. Verder zijn via de website van het dynamisch masterplan discussies opgeroepen. Elementen hierop kunnen wellicht gebruikt worden bij de invulling van het stedenbouwkundig plan van eisen. Dan de planning. Wat maakt dat het een lang proces moet zijn en wat voor tempo gaat erachter gezet worden?

De heer Roodenburg (D66) merkt op dat de fractie blij is met de ontwikkeling van starterwoningen op het terrein van De Boo. De zelfstandige starterwoningen zorgen voor de belangrijke doorstroming van studenten en al afgestudeerden in onzelfstandige woonruimten. Verder is D66 verheugd dat voor het participatieniveau adviseren is gekozen. Wel is de partij benieuwd naar de wijze waarop toekomstige bewoners worden betrokken. Misschien kunnen studentenorganisaties daarbij betrokken worden? De partij is zeer benieuwd naar het stedenbouwkundig plan van eisen.

De heer Gilissen (VVD) zegt de ontwikkeling met vertrouwen tegemoet te zien. De fractie kan zich aansluiten bij het CDA als het gaat om de mix tussen de gesubsidieerde huurwoningen en de koopwoningen ter plaatse. De verhouding zou ter faveure van de koopwoningen gelegd moeten worden.

Wethouder Bosch merkt op dat zaken anders gelopen zijn dan voorzien was. Er is nu verhoogde aandacht voor het binnenstedelijk bouwen en de positie van de starters. Daarnaast zorgt de economische ontwikkeling ervoor dat men veel minder met grote, langlopende gebiedstrajecten komt te zitten. Verder merkt hij op dat het realiseren van dit plan substantieel afwijkt van de visie Rotsoord. Er wordt bewust iets anders gedaan. Dit heeft overigens niets met geld te maken.

De heer Schipper (SP) merkt op dat dit een A-locatie is waar dik op verdiend wordt. Verder zijn starterwoningen nodig maar het gebied moet het wel aankunnen. Tot slot bevestigt de SP dat een en ander inderdaad substantieel anders is dan de visie Rotsoord.

Wethouder Bosch merkt op dat als het echt om het geld zou gaan, er andere manieren zijn om hier veel meer geld mee te verdienen. Dan de integraliteit. Er ligt een visie over de route van het kanaal

naar het Prozeeterrein en dergelijke. Er wordt geprobeerd de aantrekkelijkheid van de route langs het water te versterken. Vervolgens de onderzoeken. Deze moeten serieus genomen worden maar het zijn niet allemaal afzonderlijke onderzoeksrapporten. Het resultaat hiervan ziet de commissie terug in het volgende product. Dan de beweging. Allereerst merkt hij op dat hier geen corporatie bij betrokken is.

De heer Roodenburg (D66) vraagt, vanuit de optiek voor het bouwen voor starters en doorstromers, of huur niet een betere optie is.

Wethouder Bosch merkt op dat de patronen zeer gevarieerd zijn.

De heer Van Waveren (CDA) merkt op het wat makkelijk te vinden om te zeggen dat het hier geen corporatie betreft. De gemeente geeft toch ook randvoorwaarden mee?

Wethouder Bosch zegt dat zijn verhaal niet ingekleurd was met een maximale hoeveelheid sociale huurwoningen. H3H4 heeft hij gezegd. Daarbij moet ook gekeken worden naar de maat van de woning en de grote variëteit in termen van huur en koop. Wat wil de heer Van Waveren nog meer?

De heer Van Waveren (CDA) hoort graag waar het college zelf voor staat.

De heer Işik (PvdA) vraagt of de heer Van Waveren ook vindt dat in deze stad een tekort is aan starterwoningen.

De heer Van Waveren (CDA) antwoordt bevestigend.

De heer Işik (PvdA) vraagt of de heer Van Waveren het ook goed vindt dat deze gebouwd worden.

De heer Van Waveren (CDA) antwoordt dit goed te vinden.

De heer Işik (PvdA) concludeert dat de PvdA en het CDA het met elkaar eens zijn.

Wethouder Bosch moet glimlachen omdat de raad de sturingsmogelijkheden van de gemeente ten opzichte van dit programma willens en wetens heeft beperkt door niet in te stemmen met de Wet voorkeursrecht gemeenten situatie. Als wel ingestemd was had meer sturend opgetreden kunnen worden. Het college vindt dat in het planproces voldoende mogelijkheden zitten om een goede balans te krijgen tussen wat de gemeente wil en wat de partijen willen. Daarnaast vindt hij dat het gemengde beeld van huur in de categorie H3H4 en een goede menging van huur en koop, op dit moment wijst op voldoende sturing van het college. Dan het parkeren. Hij merkt op dat bepaalde normen worden gehanteerd. Deze worden doorgerekend maar de vraag is of op dit moment niet voor een plan gekozen moet worden waarin een en ander genuanceerd moet worden en waarbij gedurfd moet worden te kiezen voor een andere oplossing. Tweede punt is dat er de ervaring is op dit moment, dat er op een aantal plekken met studenten- en startercomplexen een overschot is aan parkeerplekken. Fietsparkeerplekken zijn er wel te weinig. Dan de historische kring. Die heeft aangegeven enige reserve te hebben ten aanzien van de omvang van het plan. Het is goed als de initiatiefnemer contact legt met de historische kring. Verder merkt hij op dat het Domplein niet voor zal komen in het dynamisch stedelijk masterplan. Vervolgens gaat hij in op de toekomstige bewoners. Het is belangrijk mensen vroeg eigenaar te maken van het project. Tot slot merkt hij in verband met de planning en het tempo op dat het Utrechtse planproces analytisch goed in elkaar zit maar dat soms het tempo van de werkelijkheid of een goed initiatief niet bijgehouden kan worden.

De heer Rottier (GroenLinks) stelt het op prijs dat de volgordelijkheid van groot belang is. GroenLinks vraagt of de gemeente niet een vertragende factor is in het spel.

De heer Roodenburg (D66) vraagt wat de wethouder belemmert om enig voorwerk te verrichten. Verder hoort D66 graag of een en ander per se in het Utrechtse planproces zit of ergens anders.

Wethouder Bosch zegt dat alles wat gezegd wordt een klein beetje waar is. Natuurlijk is de ontwikkelaar al verder dan deze startnotitie en soms zijn de wensen van de gemeente een vertragende factor. Waarschijnlijk komen er steeds meer dakpanachtige processen.

De heer Van Waveren (CDA) kan de wethouder volgen. Kan het stedenbouwkundig plan van eisen niet ingeschoven of overgeslagen worden?

Wethouder Bosch merkt op dat niet als standaard gezien moet worden dat aan de voorkant gezegd kan worden hoe processen gecombineerd kunnen worden.

De heer Rottier (GroenLinks) moet denken aan de aanbevelingen uit de doorlichtingrapporten. Daarin werd gezegd dat de gemeente van tevoren helder moet zijn in wat zij wil. Er hoeft dan niet steeds bijgestuurd te worden.

De voorzitter constateert dat dit punt voldoende is besproken.

18. Voortgang uitvoeringsprogramma Woonvisie

De voorzitter concludeert dat dit punt doorgeschoven wordt naar de commissievergadering van 17 mei.

19. Aanbesteding Voornse Poort Hoge Weide

De voorzitter concludeert dat dit punt doorgeschoven wordt naar de commissievergadering van 17 mei.

13. Beantwoording rondvraagpunten wethouder Bosch, opmerkingen toezeggingenlijst, terugkoppeling uit de gemeenschappelijke regelingen

De voorzitter inventariseert of er fracties zijn die vragen hebben over de toezeggingenlijst.

De heer Beerlage (PvdA) heeft een vraag over twee toezeggingen met betrekking tot de aanpak van braakliggende terreinen in, met name, Leidsche Rijn. Is hier al meer over te zeggen?

De heer Gilissen (VVD) heeft een vraag over het protocol Onteigening, onderaan pagina 1. Wanneer komt dit en kan het al geagendeerd worden voor behandeling tijdens een raadsinformatieavond en een commissievergadering?

Wethouder Bosch kan nog niet veel zeggen over de braakliggende terreinen. Wel is de marktsituatie onderzocht in de omgeving van winkelcentrum Ter Weide. Verder kijkt wijkbureau Vleuten-De Meern of langer openliggende terreinen af en toe opgeleukt kunnen worden met leuke activiteiten of initiatieven. Dan de nota Grondbeleid. Die lag er in concept, inclusief protocollen. Herschrijven en herordenen heeft voor enige vertraging gezorgd. In de loop van mei komen de nota Grondbeleid en het protocol Onteigening naar de commissie. Verder heeft het volgens hem geen zin om vooruitlopend hierop een losse raadsinformatieavond te organiseren.

- **Tunnel onder de A2**

Wethouder Bosch zegt dat voorzien wordt in een anti-graffiticoating. Deze wordt op de muur aangebracht op alle plaatsen waar voetgangers kunnen komen.

- **Verplaatsing bedrijf Van Hees**

Wethouder Bosch zegt dat begin 2010 de gemeente eigenaar is van het perceel waar Van Hees gevestigd is. Op dit moment ligt er een conceptrapport van deskundigen van de rechtbank over de door de gemeente te betalen schadeloosstelling. Hier moet nog op gereageerd worden. Inmiddels heeft de gemeente een ruim voorschot betaald op de uiteindelijke schadeloosstelling maar dit moet nog een formele afwikkeling krijgen. Verwacht wordt dat een en ander spoort met de bedragen die hiervoor opzij zijn gezet. Verder is een bouwaanvraag ingediend in Nieuwegein. Er wordt regelmatig contact gehouden over de voortgang. Deze bouwaanvraag is op dit moment strijdig met het geldende bestemmingsplan. Dit heeft te maken met de hoogte van het gebouw. Er moet dan gekomen worden met een onderbouwing of een aangepast bouwplan. Verder lijkt de voortgang belemmerd te worden door onderlinge juridische verschillen van opvatting. Tot slot geeft hij aan met de mensen van Grondzaken te gaan overleggen of het handig is een keer persoonlijk contact op te nemen met Van Hees.

- **Pilot Huurteams**

Wethouder Bosch merkt op dat de evaluatie moet komen en dat die zal leiden tot accentveranderingen in de mogelijke opzet. Vervolgens moet dan in de commissie besproken worden

of geld vrijgemaakt moet worden voor de nieuwe situatie. Hij vindt het geen overwegend bezwaar dat er een gaatje zou vallen in de continuïteit.

- **Omgevingsvergunning**

Wethouder Bosch merkt op hierop terug te komen.

- **Kaderbeleid transformatie**

Wethouder Bosch antwoordt dat er in mei een notitie naar de commissie komt.

- **Planontwikkeling BEFU-terrein**

Wethouder Bosch zegt dat er op dit moment zeer intensief contact is met de roeiers over de toekomst van hun accommodatie. Verschillende varianten worden besproken. Half mei overlegt hij weer met de roeiverenigingen. Daarna informeert hij de commissie.

De voorzitter schorst de vergadering om 22.50 uur.

Voorstel aan de raad



Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59

Opgesteld door	StadsOntwikkeling Sector Publieke Diensten Frontoffice en Vergunningen
Dienstkenmerk	SO11.041956
Vergaderdatum	21 april 2011
Jaargang en nummer	2011 - 47

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 te verklaren dat op grond van artikel 3.7 Wet ruimtelijke ordening een bestemmingsplan c.q. herziening wordt voorbereid voor het gebied dat is gemarkeerd op de tekening nr. 13.165-192 (C1) en

2 het voorbereidingsbesluit in werking te laten treden op 6 mei 2011.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris	De burgemeester
Drs. M.R. Schurink	Mr. A. Wolfsen

Conclusie Commissie Stad en Ruimte:
De commissie stemt in het het raadsvoorstel.
datum: 12 april 2011
status: A

Voorstel:	Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59
Kenmerk-Nr:	SO11.041956



Samenvatting

Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59

Opgesteld door	StadsOntwikkeling Sector Publieke Diensten Frontoffice en Vergunningen
Dienstkenmerk	SO11.041956
Vergaderdatum	21 april 2011
Jaargang en nummer	2011 - 47

Raadsvoorstel:

1 te verklaren dat op grond van artikel 3.7 Wet ruimtelijke ordening een bestemmingsplan c.q. herziening wordt voorbereid voor het gebied dat is gemarkeerd op de tekening nr. 13.165-192 (C1) en

2 het voorbereidingsbesluit in werking te laten treden op 6 mei 2011.

Argumenten

1.1 Een voorbereidingsbesluit is noodzakelijk.

2.1 Publicatie is verplicht.

Voorstel:	Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59
Kenmerk-nr:	SO11.041956



Toelichting

Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59

Opgesteld door	StadsOntwikkeling Sector Publieke Diensten Frontoffice en Vergunningen
Dienstkenmerk	SO11.041956
Vergaderdatum	21 april 2011
Jaargang en nummer	2011 - 47

Context

Voor het onderstaand terrein achten wij het noodzakelijk om een

voorbereidingsbesluit categorie C (concrete bouwplannen), voor Ã©Ã©n jaar te nemen.

C1. Kanaalweg 59/Het bouwen van 162 woningen met horecavoorziening rondom een nieuw uit te graven binnenhaven en het maken van een ontsluiting met brug naar het Merwedekanaal (BV2084895).

Het plan is eerder gemeld aan de commissie Stad en Ruimte. De commissie heeft aangegeven het plan terug te willen zien. Het plan heeft ter inzage gelegen voor het inwinnen van zienswijzen. Er zijn zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen worden in dezelfde commissie behandeld als het voorbereidingsbesluit categorie C. De commissiebrief hiervoor, staat geagendeerd voor de commissievergadering.
De zienswijzen worden afgehandeld door ons college.
Nadat het voorbereidingsbesluit is genomen, kan de vereiste verklaring van geen bezwaar worden aangevraagd bij gedeputeerde staten. Als deze is afgegeven kan de bouwvergunning en vrijstelling worden verleend.

Argumenten

1.1 Een voorbereidingsbesluit is noodzakelijk.

2.1 Publicatie is verplicht.

Het voorbereidingsbesluit moet op grond van artikel 3.7, zevende lid van de Wet ruimtelijke ordening juncto artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht worden gepubliceerd.

Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Situatietekening nr. 13.165-192 (C1)

Voorstel:	Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59
Kenmerk-nr:	SO11.041956

Raadsbesluit



Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59

Opgesteld door	StadsOntwikkeling Sector Publieke Diensten Frontoffice en Vergunningen
Dienstkenmerk	SO11.041956
Vergaderdatum	21 april 2011
Jaargang en nummer	2011 - 47

De raad van de gemeente Utrecht besluit in zijn openbare vergadering van 21 april 2011

1 te verklaren dat op grond van artikel 3.7 Wet ruimtelijke ordening een bestemmingsplan c.q. herziening wordt voorbereid voor het gebied dat is gemarkeerd op de tekening nr. 13.165-192 (C1) en

2 het voorbereidingsbesluit in werking te laten treden op 6 mei 2011.

De griffier, De burgemeester,

Voorstel:	Voorbereidingsbesluit cat. C, Raad 21 april 2011, Kanaalweg 59
Kenmerk-nr:	SO11.041956

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 10 00 **Fax** 030 - 286 12 24
www.**utrecht.nl**

Aan: de leden van de Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	S. Verkerk	**Datum**	9 februari 2011
Doorkiesnumme	286 49 65	**Ons kenmerk**	SO -nr 10.074986
E-mail		**Onderwerp**	**BV2084895, Kanaalweg 59**
Bijlage(n)	2 (en ROdossier met tekeningen ligt t.i)		
Uw kenmerk		**Verzonden**	4 maart 2011
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte dames en heren,

In het kader van het delegatiebesluit met betrekking tot procedures op grond van artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, is dit plan op 22 september 2009 aan u aangeboden. U heeft destijds aangegeven dat u te zijner tijd, voor de besluitvorming door ons college, gehoord wilt worden over dit plan. Daarom wordt dit plan u nu aangeboden.

Procedure artikel 19 lid 1 Wet Ruimtelijke Ordening
De procedures op grond van artikel 19 WRO (oud) zijn met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 komen te vervallen. Omdat deze aanvraag voor die datum is ingediend, is het oude recht nog op deze aanvraag van toepassing.
De artikel 19-procedures zijn de zogenoemde 'buitenplanse' vrijstellingsmogelijkheden waarmee vrijstelling kan worden verleend van een geldend bestemmingsplan om medewerking te kunnen verlenen aan initiatieven.
De artikel 19 is verdeeld in 3 categorieën.
De artikel 19 lid 3 procedure is de zogenaamde kruimelregeling, voor planologisch ondergeschikte gevallen die genoemd zijn in artikel 20 Besluit Ruimtelijke Ordening. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een uitbouw van of een bijgebouw bij een woning. Er gelden geen fictieve termijnen voor deze procedures, maar gemiddeld duurt deze procedure 3 tot 4 maanden.
In artikel 19 lid 2 WRO is bepaald dat Gedeputeerde Staten voor bepaalde categorieën van gevallen een algemene verklaring van geen bezwaar kunnen afgeven. Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht hebben ook zo'n algemene verklaring afgegeven. Hier gaat het onder andere om het oprichten van 100 woningen. De doorlooptijd van deze procedure bedraagt gemiddeld 6 maanden.
Valt een initiatief niet in één van deze twee categorieën, dan is medewerking slechts mogelijk met toepassing van artikel 19 lid 1 WRO, de Zelfstandige Project Procedure. Op grond hiervan kan ter verwezenlijking van een project vrijstelling worden verleend van het geldende bestemmingsplan mits dat project is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing en vooraf van Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar is ontvangen. In principe is dit een bevoegdheid van de gemeenteraad, maar de gemeenteraad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college. In Utrecht heeft de gemeenteraad deze bevoegdheid onder voorwaarden gedelegeerd. Eén van de voorwaarden is

dat elk artikel 19 lid 1-plan wordt gemeld in de raadscommissie. De raadscommissie kan dan aangeven dat zij het plan op een later tijdstip terug wil zien. Dit is op 22 september 2009 gebeurd. De gemiddelde proceduretijd van deze zelfstandige projectprocedure bedraagt 12 maanden, maar is uiteraard afhankelijk van de complexiteit en de ingebrachte zienswijzen.

Voorgenomen beslissing:
1. de gevraagde vrijstelling ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te verlenen, nadat de provincie de vereiste verklaring van geen bezwaar heeft afgegeven.
2. de ingediende zienswijzen ongegrond te verklaren.

Context
Kondor Wessels Projecten heeft op 6 juni 2008 een verzoek om vrijstelling ingediend voor het bouwen van 162 woningen met horecavoorziening rondom een nieuw uit te graven binnenhaven en het maken van een ontsluiting met brug naar het Merwedekanaal, op het adres Kanaalweg 59. Omdat de aanvraag om vrijstelling voor 1 juli 2008 is ingediend is de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening van toepassing.

Planologisch kader
De locatie is gelegen in het gebied waar het bestemmingsplan "Kanaleneiland" van kracht is. Het perceel heeft de bestemming 'Industrie', 'Bebouwing met kantoren' en 'Wegen'. De geplande functies van de bebouwing voor woondoeleinden, horeca en haven is hiermee niet in overeenstemming. Artikel 7 van de planvoorschriften bepaalt dat de hoogte van de bebouwing in de bestemming 'Industrie' niet meer mag bedragen dan op de plankaart is aangegeven, te weten 18 meter, en de bebouwde oppervlakte niet meer mag bedragen dan het percentage van voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte dat op de plankaart is aangegeven, te weten 70%. Tevens bepaalt artikel 20 van de planvoorschriften dat de bebouwing in de bestemming 'Wegen' niet meer dan 20 m2 mag bedragen en de goothoogte niet groter mag zijn dan 2,5 m. Ten aanzien van de bestemming 'Bebouwing met kantoren' mag het vloerindexcijfer niet worden overschreden.

Procedure
In het kader van de vrijstellingsprocedure heeft het plan gedurende de periode van 17 juni 2009 tot 30 juli 2009 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder een zienswijze over het plan indienen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door:
NUON Keulsekade 181 3503 RL Utrecht

Een samenvatting van de zienswijze en de gemeentelijke reactie daarop vindt u in Bijlage I.

Nadat uw commissie is gehoord en u ons positief heeft geadviseerd, zal de vereiste verklaring van geen bezwaar worden aangevraagd bij de provincie. Wanneer deze verklaring ontvangen is zal de vrijstelling worden verleend.

Communicatie met omwonenden
De aanvraag is op 17 juni 2009 gepubliceerd in Ons Utrecht. De aanvrager zelf heeft een bekendmakingsformulier toegestuurd gekregen met het verzoek deze duidelijk leesbaar vanaf de openbare weg, op aan of nabij het object/pand te bevestigen waarop de aanvraag betrekking heeft.

Argumenten

1.1 Stedenbouwkundig is het bouwplan akkoord
Het plangebied heeft veel potentie die momenteel niet tot uitdrukking komt. Deze potentie komt voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. Het bouwplan sluit heel nauw aan bij de geformuleerde uitgangspunten en beleid voor de Merwedekanaalzone. Het genereert een aantrekkelijk woonmilieu, met een gewenste woningdifferentiatie, hoogwaardige inrichting van de openbare en semi-openbare ruimte, mede door een grotendeels te realiseren ondergrondse parkeervoorziening en een binnenhaven die tegemoet

komt aan de behoefte om meer gebruik te maken van het Merwedekanaal als aantrekkelijk watergebonden woonmilieu, een woonmilieu dat in Utrecht relatief nog weinig voorkomt. Het plan fungeert tegelijkertijd als aanjager voor de verdere ontwikkeling van (deelgebied 4 van) de Merwedekanaalzone, waarbij het plan zelf voorsorteert op een goede aansluiting met de omgeving. Door nauwkeuriger milieuonderzoek blijkt ook woningbouw mogelijk binnen 50 meter van de HulpWarmteCentrale (hierna: HWC) waar in de structuurvisie nog uitgegaan was van bedrijven. Hiermee kan nog meer tegemoet gekomen worden aan de wens om de potentie van het gebied als woongebied zo goed mogelijk te benutten.
Vanwege de ruimtelijke en functionele betekenis van het plan Kanaalweg 59 voor de wijk en de stad, wil de gemeente Utrecht medewerking verlenen aan de realisatie van dit plan.

1.2 De Commissie Welstand heeft het bouwplan positief beoordeeld.

De Commissie voor Welstand en Monumenten heeft het plan in haar vergadering van 21 oktober 2008 positief beoordeeld. De Commissie kan zich in grote lijnen vinden in de stedenbouwkundige opzet, al betekent de bebouwingshoogte en -dichtheid een zware belasting voor een relatief klein gebied. Het gegeven van een haven zou zich moeten vertalen in de architectonische uitstraling en de inrichting van de openbare ruimte. Naar de mening van de commissie is nadere studie vereist naar de verhouding verharding en groen in relatie tot de bebouwingsmassa's. Een stenige, stevige omgeving zou hier meer voor de hand liggen dan groene zones tussen de woningen en de haven en rietkragen in het haventje. Een dergelijke natuurlijke inrichting zou moeten worden beperkt tot de dijk langs het Merwedekanaal. De commissie keurt het plan op vrijstellingsniveau goed, maar vraagt de verhoudingen in groen en verstening nader te bestuderen.
De uitwerking van het advies van de Commissie zal plaatsvinden in de aanvraag om bouwvergunning.

2.1 De zienswijzen zijn niet zozwaarwegend dat medewerking aan het vrijstellingsverzoek moet worden onthouden.

De zienswijzen richten zich met name op de aantasting van het woon- en leefklimaat in de geprojecteerde woningen alsmede het beperken van de bedrijfsvoering van de aanwezige hulpwarmtecentrale van de NUON door de geprojecteerde woningen. Voor een samenvatting van alle zienswijzen en de gemeentelijke reactie verwijzen wij u naar bijlage 1.

Conclusie

Gezien voorgaande achten wij de ingediende zienswijze tegen het plan voor het bouwen van 162 woningen met horecavoorziening rondom een nieuw uit te graven binnenhaven en het maken van een ontsluiting met brug naar het Merwedekanaal ongegrond. Wij zien op grond hiervan geen aanleiding om geen medewerking te verlenen aan het verzoek om vrijstelling. Wij zijn dan ook voornemens om, nadat wij uw commissie hebben gehoord, en nadat wij van de provincie de verklaring van geen bezwaar hebben ontvangen, de gevraagde vrijstelling te verlenen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Bijlagen:
- Bijlage I: Reclamanten
- Bijlage II: Reacties en commentaar op de ingekomen zienswijzen
- dossier Ruimtelijke onderbouwing Kanaalweg 59 met tekeningen ligt ter inzage

Burgemeester en Wethouders

Datum: 9 februari 2011
Ons kenmerk: BV2084895

Bijlage I

Reclamant

NUON	Keulsekade 181	Postbus 8475	3503 RL UTRECHT

Burgemeester en Wethouders

Datum: 9 februari 2011
Ons kenmerk: BV2084895

Bijlage II

Reacties en commentaar op de ingekomen zienswijzen

Reclamant geeft aan dat het plangebied direct naast het bedrijfsterrein waarop de hulpwarmtecentrale Kanaleneiland (hierna: HWC) van reclamant (Kanaalweg 60a) is gevestigd, ligt. De woningen liggen op een zeer geringe afstand van de HWC. Het woon- en leefklimaat in de geprojecteerde woningen wordt aangetast. Daarnaast wordt de HCW door de geprojecteerde woningen ten onrechte beperkt in de bedrijfsvoering. Reclamant verzoekt derhalve de aangevraagde vrijstelling te weigeren en voert daartoe onderstaande argumenten aan.

1. Geluidsbelasting
Aan de vastgestelde waarden in het Besluit Hogere Grenswaarden van 11 juni 2007 wordt niet voldaan omdat niet is uitgegaan van de juiste bedrijfsduur van de HWC.

Gedeputeerde Staten hebben op 11 juni 2007 een Besluit Hogere Grenswaarden genomen (nummer 2007wem002436i). Dit besluit is gebaseerd op de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek dat Capabel B.V. heeft uitgevoerd en waarvan de resultaten zijn opgenomen in de rapportage van 4 december 2006 (kenmerk 106804). Het akoestisch onderzoek van Capabel geeft t.a.v. de geluidsbelasting als gevolg van de HCW aan dat de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) met 3 dB(A) wordt overschreden, dus op de nieuwbouwwoningen 53 dB(A) bedraagt. Dit is daarmee als hoogst toelaatbare waarde in het Besluit Hogere Grenswaarden opgenomen. Capabel heeft in het onderzoek als uitgangspunt voor de dag- en avondperiode 10% en 40% bedrijfsduur gehanteerd.

Op verzoek van reclamant heeft Peutz een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij heeft Peutz de uitgangspunten die Capabel bij haar onderzoek heeft gehanteerd beoordeeld. Dit onderzoek is neergelegd in het rapport van 30 mei 2008, welke in het kader van de bespreking met de gemeente op 6 juni 2008 aan de gemeente is toegezonden en tevens als bijlage bij de zienswijzen gevoegd.
Hieruit blijk dat Capabel in het onderzoek een onjuist uitgangspunt heeft gehanteerd.
In de (maximale) representatieve bedrijfssituatie is de HWC namelijk 100% in bedrijf, hetgeen past in de vigerende milieuvergunning van 26 juni 1990. De (feitelijke) geluidsbelasting op de gevels waarvoor hogere grenswaarden zijn vastgesteld is blijkens het rapport van Peutz aanzienlijk hoger dan de geluidsbelasting waarin het Besluit Hogere Grenswaarden voorziet, namelijk 3 dB(A) hoger. Bovendien is de (feitelijke) geluidsbelasting op de gevels waarvoor geen hogere grenswaarden zijn vastgesteld (en waarvoor de 50 dB(A) geldt), eveneens aanzienlijk hoger (namelijk 53 dB(A)).

Het college heeft zich niet mogen baseren op het akoestisch onderzoek van Capabel. Dat het besluit Hogere Grenswaarden inmiddels onherroepelijk is, maakt dit niet anders. Daartoe wordt verwezen naar een uitspraak van ABRvS van 23 augustus 2006, 200507002/1.

1. Reactie gemeente
Door Gedeputeerde Staten zijn op 18 juni 2007 hogere waarden voor de nieuwe woningen vastgelegd, op grond van het gestelde in de Wet geluidhinder. Dit is gedaan op basis van een geluidsonderzoek door Capabel dat de geluidsbelasting op die woningen berekent op basis van het bouwplan. De geluidsbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde zijn vastgelegd als hogere waarden om daarmee zowel de rechten van de HWC als de toekomstige bewoners te verzekeren.

Het woon- en leefklimaat bij de geprojecteerde woningen blijft wat betreft het geluid van de HWC voldoende gewaarborgd. Het bouwbesluit eist een geluidswering die een voldoende laag binnenniveau bij de woningen garandeert.
De verleende hogere waarden blijven binnen de maximale grenswaarden van de Wet geluidhinder. Inhoudelijke bezwaren tegen het tot stand komen van de hogere waarden konden ingebracht worden bij de hogere waarde-procedure. Van deze mogelijkheid is destijds door NUON geen gebruik gemaakt. Het besluit hogere grenswaarde is inmiddels onherroepelijk.

Burgemeester en Wethouders

Datum: 9 februari 2011
Ons kenmerk: BV2084895

Het geluidsonderzoek voor de hogere grenswaarden is door Capabel gedaan op basis van de situatie waarop ook de huidige vigerende milieuvergunning en de geluidsvoorschriften van de HWC zijn gebaseerd.

Voor een aantal woningen blijkt de geluidsbelasting hoger dan de toegestane 55 dB(A). De gevels van deze woningen worden uitgevoerd als dove gevel. Een dove gevel betreft een gevel waarin geen te openen delen (ramen en/of deuren) zijn aangebracht. Deze gevels vallen niet onder het begrip gevel dat in de Wet geluidhinder wordt gehanteerd en blijven derhalve buiten beschouwing bij de beoordeling aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.
Uit de rekenresultaten blijkt dat op een aantal punten (gelegen buiten de geluidszone) op de gevel van de nieuwbouwprojectie het langetermijngemiddeld beoordelingsniveau de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) te boven gaat. De hoogst berekende geluidsbelasting ten gevolge van industrielawaai van 50 dB(A) te boven gaat. De ten hoogst toelaatbare grenswaarde van 55 dB(A) wordt dan ook niet overschreden. Voor deze overschrijding zijn in 2007 hogere grenswaarden afgegeven door Gedeputeerde Staten van Utrecht (nr. 2007wem002436i, d.d. 11 juni 2007). Dit besluit is onherroepelijk.

NUON heeft aangegeven dat de hogere waarden te laag zijn vastgesteld. NUON wil bij zijn bedrijfsvoering uitgaan van een langere bedrijfsduur (in een bepaalde periode) en anders geplaatste geluidsbronnen binnen de HWC waarvoor NUON in de toekomst vergunning zou willen verkrijgen.

Binnen de lopende artikel 19 WRO procedure bestaat niet de mogelijkheid om de eerder door de provincie vastgestelde hogere waarden te wijzigen. De aanvrager heeft zich echter bereid verklaard om bij zijn bouwplan rekening te houden met toekomstige hogere waarden, gericht op de door NUON gewenste situatie. In het kader van een toekomstige bestemmingsplanprocedure kan een nieuwe hogere grenswaarde-procedure worden opgestart waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingswensen van NUON. Overigens wordt de geluidsproductie van NUON in ieder geval begrensd door de in 1990 vastgestelde geluidszone, zodat de aanpassing van de bedrijfssituatie nooit negatieve gevolgen kan hebben voor andere bestaande woningen in de omgeving.

Gelet op de beperkte bedrijfsduur van NUON in normale omstandigheden (enkele dagen per jaar) is de verhoging ook voor omwonenden niet onredelijk bezwarend.

De aangehaalde uitspraak bevestigt dat het bouwplan waarvoor vrijstelling wordt aangevraagd moet voldoen aan de vastgestelde hogere waarden. Het thans voorliggende bouwplan (BV2084895) is in overeenstemming met de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de vaststelling van de hogere waarden zodat op die wijze geborgd is dat aan die hogere waarden kan worden voldaan. Daarmee is voldaan aan de eisen van de Wet geluidhinder.

Samenvattend komt het op het volgende neer.
De hogere waarden zijn vastgelegd op basis van de bedrijfvoering zoals die destijds is aangevraagd en vergund. De Nuon voert in haar rapport nu een geheel andere bedrijfsvoering aan dan die zoals is vastgelegd in de milieuvergunning, maar die weliswaar past binnen de geluidszone en de geluidsvoorschriften. Echter de door Nuon berekende geluidniveaus op de geplande woningen verschillen daarbij van de hogere waarden en kunnen tot 3 dB hoger zijn, afhankelijk van de ligging van de woning. Dat komt doordat de verdeling van de geluidsuitstraling van de HWC volgens het rapport van Nuon is gewijzigd ten opzichte van de vergunde situatie. De huidige vergunde bedrijfsvoering kan uiteraard worden voortgezet. Bij aanvraag om een nieuwe milieuvergunning zal Nuon opnieuw moeten voldoen aan de zonegrenswaarden en ook aan het genomen besluit hogere grenswaarden.

2. Gemeentelijk geluidsbeleid
Een groot deel van de woningen in het plangebied ligt in de zone tussen de 0 en 50 meter rondom de HWC. Dit is in strijd met de 'Visie Merwedekanaalzone, Toetsingskader voor bouwinitiatieven' van april 2005. Deze Visie schept een ruimtelijk-planologisch kader voor herontwikkeling van de Merwedekanaalzone, en voorziet in randvoorwaarden en uitgangspunten voor artikel 19-procedures.

Burgemeester en Wethouders

Datum: 9 februari 2011
Ons kenmerk: BV2084895

2. Reactie gemeente

In de visie van 2005 wordt uitgegaan van stedelijk wonen in deelgebied 4 met een beperking rond de HWC. In deze visie is in eerste instantie voor de afstand tussen de woningen en de HWC de in de ruimtelijke ordening hiervoor gebruikelijke richtafstand van 50 meter gehanteerd (o.b.v. de VNG-uitgave "bedrijven en milieuzonering"). Dit is echter een richtafstand, geen wettelijk verplichte afstand. Richtafstand houdt in dat zonder nader onderzoek het niet wenselijk is een gevoelige bestemming naast het bedrijf te bestemmen. Voortschrijdend inzicht heeft gemaakt dat we in de Merwedekanaalzone op meer plaatsen willen kijken naar de mogelijkheid van woningen. De vraag naar woningen is in Utrecht nog steeds erg groot. In de woonvisie is een productiedoelstelling opgenomen van 26.300 woningen in de periode 2009-2019. Locaties zijn schaars, dus is het van belang om alle mogelijke opties zo goed mogelijk te benutten. Bovendien is een locatie als de Merwedekanaalzone erg gewild als woongebied, in verband met de ligging nabij de binnenstad.
Vanwege deze situatie is daarom ook de zone binnen 50 meter van de HWC onderzocht als optioneel voor woningbouw. Binnen deze zone is gekeken of de milieubelasting op een aanliggende woning vanwege de bedrijfsvoering acceptabel is. In het geval van de HWC blijkt er met de benodigde voorzieningen een acceptabel woonklimaat te kunnen worden gegarandeerd. Daarmee is het verlenen van de vrijstelling ten behoeve van woningbouw op minder dan 50 meter van het bedrijf niet in strijd met het beleid.

3. Lucht

In het rapport 'Invloed van geplande woontoren Kanaalweg op verspreiding rookgassen HWC Kanaleneiland' is niet uitgegaan van de in de milieuvergunning vergunde (maximale) bedrijfssituatie. Tevens wordt in het rapport aangenomen dat de invloed van NO_x gering zal zijn. Dit is echter onvoldoende om de uitstoot van NO_x akkoord te bevinden. Verlening van de aangevraagde vrijstelling zonder nader onderzoek is onzorgvuldig en in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

3. Reactie gemeente

In het rapport van Royal Haskoning *'Invloed van geplande woontoren Kanaalweg op verspreiding rookgassen HWC Kanaleneiland'* is het effect van de realisatie van de woontoren op de verspreiding van de rookgassen van de HWC onderzocht. Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van de woontoren een verwaarloosbare kleine stijging van de concentraties tot gevolg heeft en dat de hoogste gemiddelde uurwaarde SO_2 een verwaarloosbare kleine daling vertoont, vermoedelijk als gevolg van verhoogde turbulentie ten gevolge van de woontoren. Voor NO_x wordt in het rapport aangenomen dat de invloed op de verspreiding van NO_x gering zal zijn.

Juridisch kader Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kunnen bestuursorganen bevoegdheden uitoefenen die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, indien aannemelijk is gemaakt dat:

a) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
c) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
d) het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Inmiddels zijn op 1 augustus 2009 de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Tevens is op 1 augustus 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht geworden. In de wet is geen overgangsrecht opgenomen. Dit betekent dat voor alle lopende

en nieuwe procedures de Implementatiewet en het Derogatiebesluit alsmede het NSL direct in werking zijn getreden.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren. Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden

moet worden voldaan. Het NSL heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie. In juni 2011 moet aan de norm voor fijn stof (PM_{10}) worden voldaan en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO_2).

Omschrijving project in NSL
De 'in betekende mate (IBM)' projecten zijn meegenomen in de gebiedsgerichte programma's van het NSL. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar zijn reeds in het NSL meegenomen.

De ontwikkeling van Kanaalweg 59 is onderdeel van de Merwedekanaalzone en is als zodanig opgenomen en beschreven in het NSL. De omvang van het IBM project betreft 2.500 woningen, 6.500 m² b.v.o. kantoren/bedrijven en 3.000 m² b.v.o. overige voorzieningen. Het programma van het onderhavige project betreft de realisatie van 162 woningen en een horeca-voorziening. Het onderhavige project past binnen de totale omvang van het IBM project en derhalve binnen het NSL.

Conclusie
De onderhavige ontwikkeling maakt onderdeel uit van het IBM project Merwedekanaalzone. De effecten hiervan op de luchtkwaliteit zijn reeds meegenomen in de gebiedsgerichte programma's van het NSL. In dit kader wordt dan ook voldaan aan artikel 5.16 lid 1, sub d Wm.
Uit oogpunt van luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan. Er behoeft dan ook géén toetsing meer aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit plaats te vinden, zodat de relevantie van de uitgevoerde luchtonderzoeken is vervallen.

Voor wat betreft de zienswijze inzake de emissies van de HWC kan nog worden opgemerkt dat deze emissies ook in de autonome situatie (zonder de realisatie van het IBM-project Merwede-kanaalzone) plaatsvinden. Uit het onderzoek van Royal Haskoning is overigens gebleken dat de situering van de geplande woontoren een verwaarloosbaar effect heeft op de verspreiding van de rookgassen van de HWC. Dit geldt niet alléén voor de onderzochte situatie, maar ook voor de maximaal vergunde situatie. Bovendien zijn de emissies (zowel voor NO_x als fijnstof) van de HWC meegenomen in de GCN-achtergrondconcentraties.

<u>4. Gevaar</u>
Op ca. 5 meter afstand van de geprojecteerde woningbouw staan drie olietanks met een inhoud van 500 m³ per stuk. Deze worden door middel van tankwagens met (lichte) stookolie gevuld. In de ruimtelijke onderbouwing wordt geen aandacht besteed aan de veiligheid van de toekomstige bewoners. Verlening van de aangevraagde vrijstelling is onzorgvuldig en derhalve in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

<u>4. Reactie gemeente</u>
De HWC is geen inrichting zoals bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Echter is in het kader van de externe veiligheid door Tebodin een "Brandveiligheidsrapport, externe veiligheid Nieuwbouw locatie Kanaalweg 59 te Utrecht", opgesteld. Hieruit blijkt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.
Na uitvoerige bestudering van het rapport van Tebodin en de beantwoording van de vragen uit het rapport ziet de brandweer Utrecht dan ook geen bezwaren om het plan uit te voeren. Bij de bouwaanvraag (bouwvergunning) moet het rapport van Tebodin met besprekingsverslag van de vragen worden toegevoegd zodat de uitgangspunten geheel helder zijn. De bouwkundige maatregelen

die voortvloeien uit dit rapport en de daarbij behorende vragen moeten worden meegenomen in de bouwaanvraag. Het scenario in het rapport omschreven zal als maatgevend scenario worden meegenomen met de beoordeling van het bouwplan.

5. Bodem
Op het perceel van het plangebied is restverontreiniging aanwezig. De ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat de grond geschikt voor de realisatie van de voorgenomen nieuwbouw lijkt. De onderzoeken die zijn verricht zijn echter te oud en er dient een nieuw onderzoek te worden verricht.
Bovendien is het defensieterrein dat naast het HWC-perceel en op korte afstand van het plangebied ligt, ernstig verontreinigd. Het bouwen en graven kan een aantrekkende werking van de verontreiniging, van met name het grondwater, hebben.
Onduidelijk is wat de consequenties van een mogelijke bodemsanering en de verontreiniging van het defensieterrein heeft op het plangebied. Verlening van de aangevraagde vrijstelling is daarom onzorgvuldig en derhalve in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

5. Reactie gemeente
Definitieve beoordeling van de bodemkwaliteit t.a.v. de functie wonen en toetsing aan de wet Bodembescherming zal plaatsvinden bij de aanvraag bouwvergunning. De bouwvergunning moet ingevolge van artikel 52 a Woningwet worden aangehouden indien er geen grond is de bouwvergunning te weigeren en uit het onderzoeksrapport, bedoeld in artikel 8, vierde lid, onderdeel c, blijkt dat de bodem ter plaatse van het te bouwen bouwwerk in zodanige mate is verontreinigd dan wel bij hen uit anderen hoofde een redelijk vermoeden bestaat dat overeenkomstig de Wet bodembescherming sprake is van een geval van ernstige verontreiniging. Ten behoeve van de RO-procedure vindt slechts een globale toetsing plaats. Hieruit is gebleken dat na uitvoering van eerdere sanering een monitoring heeft plaatsgevonden van de restverontreiniging. In 2005 is vastgesteld dat er geen verspreiding is opgetreden. Wel worden in de grond de AW2000-waarden overschreden en is de grond derhalve niet schoon voor onbeperkt hergebruik. Ten behoeve van de grondafvoer is aanvullende monstername noodzakelijk. Omdat de beschikbare gegevens ouder zijn dan vijf jaar dient er een nieuw verkennend bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

6. Flora- en fauna
Het is niet duidelijk of er beschermde diersoorten worden gedood of verontrust vanwege de benodigde doorbraak van het Merwedekanaal. Er ontbreekt een inventariserend onderzoek naar beschermde diersoorten ontbreekt. Derhalve wordt geen inzicht gegeven over mogelijke overtreding van de verboden en het verkrijgen van een ontheffing ingevolgde Flora- en faunawet. Verlening van de aangevraagde vrijstelling is daarom onzorgvuldig en derhalve in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

6. Reactie gemeente
Er is in 2006 een inventarisatie uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde flora en fauna. Daaruit is gebleken dat er geen bijzonder maatregelen nodig lijken voor de uitvoering van de bouwwerkzaamheden. Voor de geplande doorbraak van het Merwedekanaal wordt aanvullend onderzoek aanbevolen.
Indien een ontheffing op grond van de Flora en Faunawet noodzakelijk is, moet deze door de initiatiefnemer worden aangevraagd en zijn verleend voordat er daadwerkelijk gebouwd gaat worden. Het is niet noodzakelijk dat de ontheffing verleend wordt voordat de vrijstelling wordt verleend.

7. Archeologie
De ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat als gevolg van voormalig aanwezige bebouwing en de uitgevoerde bodemsanering, gesteld kan worden dat mogelijk aanwezige archeologische sporen verdwenen of aangetast zijn. In 1997 heeft een bodemsanering plaatsgevonden. De archeologische verwachtingskaart op pagina 42, behorende bij het beleidsplan 'Beheer van de chaos der eeuwen, Evaluatie en beleidsaanbevelingen monumenten/cultuurhistorie 2004' (dus na de laatste sanering) geeft een hoge trefkans ten aanzien van de archeologische waarden. Deze waarden dienen ingevolge artikel 41 van

de Monumentenwet 1988 eerst in beeld gebracht te worden voordat het plangebied bebouwd kan worden. Nu een archeologisch (voor)onderzoek ontbreekt is het verlenen van de gevraagde vrijstelling onzorgvuldige en in strijd met artikel 3:2 Awb.

7. Reactie gemeente
Het plangebied ligt op de gemeentelijke Archeologische Waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Ingevolge de Monumentenwet 1988 dient de initiatiefnemer te laten vaststellen of er sprake is van archeologische waarden in het plangebied. Indien hier sprake van is moet de initiatiefnemer de archeologische resten laten opgraven voordat er bodemingrepen ten behoeve van de planontwikkeling plaatsvinden. In het vrijstellingsbesluit
en de bouwvergunning zal dit als voorwaarde worden opgenomen. Tevens is de ruimtelijke onderbouwing op dit punt aangepast.

8. Ontwikkeling defensieterrein
In het ontwerp-vrijstellingsbesluit en de ruimtelijke onderbouwing wordt uitgegaan van een ontwikkeling van het defensieterrein (o.m. bij de verkeersaspecten en in de luchtrapportage). Op het moment is nog volstrekt onduidelijk óf en op welke wijze het defensieterrein opnieuw zal worden ingericht. Een goede ruimtelijke onderbouwing kan derhalve niet op deze ontwikkeling worden gebaseerd. Verlening van de gevraagde vrijstelling is onzorgvuldig en derhalve in strijd met artikel 3:2 Awb.

8. Reactie gemeente
Aan de voorgenomen ontwikkeling van het defensieterrein wordt al enkele jaren gewerkt door de gemeente. In de samenwerkingsovereenkomst van 19 april 2007 tussen de gemeente Utrecht, het Ministerie van Defensie, de Rijksgebouwendienst en de Dienst Domeinen van het Ministerie van Financiën is vastgesteld dat het terrein na het vertrek van Defensie door de gemeente Utrecht zal worden verworven ten behoeve van een woonbestemming. Inmiddels zijn de onderhandelingen daarover met Domeinen gaande. Verder wordt er voor het defensieterrein aan een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en een Stedenbouwkundig plan, die beide naar verwachting eind 2010 kunnen worden afgerond en daarna bestuurlijk vastgesteld. In het Stedenbouwkundig plan is uiteraard de bestaande HWC gerespecteerd en is de bebouwing op een zodanige wijze ingepast dat met de noodzakelijke voorzieningen wonen en het functioneren van de HWC naast elkaar mogelijk wordt gemaakt. Zoals dat ook aan de zijde van het plan Kanaalweg 59 op een vergelijkbare wijze is opgelost. Verder is in het Stedenbouwkundig plan voor het defensieterrein een zorgvuldige aansluiting met het plan voor Kanaalweg 59 gevonden.

9. Buizenstelsel HWC
In de ruimtelijke onderbouwing staat aangegeven dat, om de oost-westverbinding in de toekomst daadwerkelijk te realiseren, in het plan reeds voorzieningen zijn getroffen zoals

het verlagen van de hoogste stadsverwarmingsbuizen van de NUON en het verhogen van de weg tot 1,50 meter boven het huidige maaiveld. Reclamant geeft aan dat met NUON en Eneco, dat een deel van de buizen in eigendom heeft, alleen indicatief overleg is gevoerd over het verlagen van de stadsverwarmingsbuizen. Het verlagen van dergelijke buizen is voor de bedrijfsvoering van de HWC en de continuïteit van de warmtelevering zeer onwenselijk. Bovendien is het verlagen van de stadsverwarmingsbuizen niet zonder meer uitvoerbaar. De haalbaarheid van het verlagen van de stadsverwarmingsbuizen is onvoldoende onderzocht. Ten onrechte wordt er vanuit gegaan dat het verlagen van de stadsverwarmingsbuizen haalbaar is.

9. Reactie gemeente
De mogelijkheden van verlagen en overkluizen van de stadsverwarmingsbuizen zijn besproken in het overleg van 18 december 2007. Dit overleg, dat heeft plaatsgevonden tussen de aanvrager en reclamant en een vertegenwoordiger van de gemeente Utrecht , heeft drie mogelijke uitvoeringsvarianten opgeleverd. Voorwaarde zoals daarbij gesteld door NUON en Eneco is dat de

overkluizing van de stadsverwarmingsbuizen zal moeten voldoen aan de eisen van Nuon en Eneco met betrekking tot de bereikbaarheid en de onderhoudsmogelijkheden. Daarnaast zal bij de werkzaamheden nadrukkelijk rekening moeten worden gehouden met de bedrijfsvoering en de continuïteit van de warmtelevering, hetgeen tijdens het overleg ook is besproken en toegezegd,
In de 'ontwikkelingsovereenkomst' tussen de aanvrager en de gemeente is daartoe het volgende overeengekomen:
'De ontwikkelaar/aanvrager dient, na instemming van de eigenaar van de stadsverwarmingsleidingen, de hoogstgelegen stadsverwarmingsleidingen te verlagen en te voorzien van een tafelconstructie tussen de in het inrichtingsplan aangegeven blokken met voldoende draagvermogen voor het autoverkeer.'

Op basis van dit overleg en de gemaakte afspraken met betrekking tot ontwerp en uitvoering mag worden aangenomen dat er verschillende oplossingen zijn om de ligging van de stadsverwarmingsbuizen onder voorwaarden aan te passen om zo de 2e ontsluiting van het plan Kanaalweg 59 mogelijk te maken.

10. Financiële uitvoerbaarheid
Indien het verlagen van de stadsverwarmingsbuizen technisch al mogelijk zou zijn, dan schat reclamant de kosten van deze technische aanpassingen op 1 á 2 miljoen euro. Tevens zijn de kosten die de bodemsanering met zich me zou brengen, zijn niet in beeld gebracht. Dit kan mogelijk in de tientallen miljoenen euro's lopen ingeval grondwater onttrokken en gezuiverd moet worden en beheersmaatregelen genomen moeten worden. De financiële uitvoerbaarheid is niet gegarandeerd, zodat de vrijstelling niet kan worden verleend.

10. Reactie gemeente
De ontwikkeling van het onderhavige plan wordt gerealiseerd vanuit een private exploitatie. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de uitvoering en draagt het risico van de planontwikkeling.
De kosten ten aanzien van de technische aanpassingen van de stadsverwarmingsbuizen zijn inschattingen van Nuon zelf, welke niet nader zijn onderbouwd. In de ontwikkelingsovereenkomst wordt uitgegaan van verlagen en overkluizen van de stadsverwarmingsbuizen. Overkluizing lijkt wel financieel haalbaar.
Het risico van bodemsanering en grondwatersanering ligt - behoudens onvoorziene omstandigheden - bij de marktpartij. De gemeente heeft haar kostenverhaal gedekt in de ontwikkelingsovereenkomst en daarmee is het bouwplan voor de gemeente financieel uitvoerbaar.
Voor het plangebied is door de ontwikkelaar als zijnde eigenaar en ontwikkelende partij een exploitatie opgesteld. Hieruit blijkt dat het plan financieel haalbaar wordt gemaakt uit de opbrengst van de woningen.

11. Formeel gebrek
De ruimtelijke onderbouwing van Aveco de Bondt van 3 juni 2008, zoals die bij de aanvraag zou zijn bijgevoegd heeft niet ter inzage gelegen. Indien het project dat beschreven is in de ruimtelijke onderbouwing van 4 juni 2009 (welke ter inzage heeft gelegen) niet (exact) hetzelfde project is waarvoor Kondor Wessels een vrijstelling heeft aangevraagd, kan er sprake zijn van een formeel gebrek.

11. Reactie gemeente
Met de brief waarmee Kondor Wessels Projecten om vrijstelling ex artikel 19 lid 1 van de WRO verzoekt is een Ruimtelijke Onderbouwing van Aveco de Bondt dd. 03-06-08 bijgevoegd (in zesvoud).
Aanvrager heeft hierbij een map "Ruimtelijke Onderbouwing" van Aveco de Bondt bijgevoegd. Hierin is een (concept) ruimtelijke onderbouwing opgenomen, alsmede de onderliggende stukken, waarmee de aanvrager/ Aveco de Bondt de 'bouwstenen' heeft aangeleverd ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing zoals die door de gemeente Utrecht ten behoeve van de artikel 19-procedure wordt opgesteld. Deze laatste ruimtelijke onderbouwing heeft bij het bouwplan ter inzage gelegen. Het is ook

de gemeente Utrecht zelf die verantwoordelijk is voor de goede ruimtelijke onderbouwing van het bouwplan waarvoor uiteindelijk een vrijstelling wordt verleend.

StadsOntwikkeling
Sector Publieke Diensten, FrontOffice en Vergunningen
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 48 02 Fax 030 - 286 47 57
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

A1

Kondor Wessels Projecten
t.a.v. C.L.C. Duchateau
Postbus 370
7460 AJ RIJSSEN

INGEKOMEN
- 8 MEI 2012
Sector bestuursrecht
Rechtbank Utrecht

Behandeld door	W.W.B. den Teuling	Datum	28 maart 2012
Doorkiesnummer	(030) 286 46 54	Ons kenmerk	BV2084895
E-mail	w.den.teuling@utrecht.nl	Onderwerp	Verzoek om vrijstelling
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		Verzonden	
Leges	€ 1.117,00	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Duchateau,

Naar aanleiding van uw verzoek om het verlenen van een vrijstelling van 6 juni 2008 voor het bouwen van 162 woningen met horecavoorziening rondom een nieuw uit te graven binnenhaven en het maken van een ontsluiting met brug naar het Merwedekanaal aan Kanaalweg 59 delen wij u het volgende mee.

Omschrijving
Het verzoek om vrijstelling betreft het bouwen van 162 woningen met horecavoorziening rondom een nieuw uit te graven binnenhaven en het maken van een ontsluiting met brug naar het Merwedekanaal.

Planologisch kader
Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de nieuwe woonwijk 'Parkhaven'. Het bouwplan is niet in overeenstemming met de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan "Kanaleneiland", dat is vastgesteld op 6 april 1978 en is goedgekeurd op 25 april 1979. In dit bestemmingsplan hebben de betreffende percelen de bestemmingen 'Industrie', 'Bebouwing met kantoren' en 'Wegen' gekregen. Het bouwplan is in strijd met de vigerende bestemmingen voor wat betreft functies en bebouwingsmogelijkheden.

Alleen met toepassing van vrijstelling ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan medewerking aan het plan worden verleend.

Overwegingen
Het plangebied heeft veel potentie die momenteel niet tot uitdrukking komt. Deze potentie komt voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties.

Het bouwplan sluit heel nauw aan bij de geformuleerde uitgangspunten en bij het ontwikkelingsbeeld en beleid voor de Merwedekanaalzone. Het genereert een aantrekkelijk woonmilieu, met een gewenste woningdifferentiatie, hoogwaardige inrichting van de openbare en semi-openbare ruimte, mede door een grotendeels te realiseren ondergrondse parkeervoorziening en een binnenhaven die tegemoet komt aan de behoefte om meer gebruik te maken van het Merwedekanaal als aantrekkelijk watergebonden woonmilieu, een woonmilieu dat in Utrecht relatief nog weinig voorkomt.

StadsOntwikkeling
Sector Publieke Diensten

Datum: 28 maart 2012
Ons kenmerk: BV2084895

Gemeente Utrecht

Het plan fungeert tegelijkertijd als aanjager voor de verdere ontwikkeling van (deelgebied 4 van) de Merwedekanaalzone, waarbij het plan zelf voorsorteert op een goede aansluiting met de omgeving.

Vanwege de ruimtelijke en functionele betekenis van het plan Kanaalweg 59 voor de wijk en de stad, wil de gemeente Utrecht medewerking verlenen aan de realisatie van dit plan. Op basis van het voorgaande en hetgeen is verwoord in de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing, vinden wij het voorliggende plan een goede ontwikkeling van het gebied.

Ter inzage legging
In het kader van deze vrijstellingsprocedure hebben wij het plan gedurende 6 weken (van 17 juni 2009 tot 30 juli 2009) voor een ieder ter inzage gelegd. Van deze mogelijkheid is door een persoon gebruik gemaakt. Wij hebben de zienswijze behandeld en besloten deze ongegrond te verklaren. Een samenvatting van de ingebrachte zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop treft u aan in de bijlage, welke bijlage een integraal onderdeel van dit besluit uitmaakt.

Voorbereidingsbesluit
Op 21 april 2011 heeft de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit genomen voor het betreffende gebied. Dit voorbereidingsbesluit is in werking getreden op 4 mei 2011 en heeft een geldigheidsduur van één jaar.

Verklaring van geen bezwaar
Gedeputeerde Staten hebben op 29 november 2011 (verzonden 7 december 2011) ten behoeve van uw verzoek een verklaring van geen bezwaar (onder nummer 809EB031) afgegeven, waardoor wij nu in de gelegenheid zijn om medewerking te verlenen aan uw verzoek.

Conclusie
Omdat wij het door u ingediende verzoek om vrijstelling voor het bouwen van 162 woningen met horecavoorziening rondom een nieuw uit te graven binnenhaven en het maken van een ontsluiting met brug naar het Merwedekanaal aanvaardbaar vinden, hebben wij besloten u hiervoor vrijstelling te verlenen op grond van artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Een en ander overeenkomstig de door u ingediende tekeningen en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing met onderliggende stukken.

Aandachtspunten
Flora & Fauna
Ten behoeve van de aanleg van de haven zal een doorbraak in het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen. Omdat over het voorkomen van soorten uit deze soortgroepen geen informatie beschikbaar is uit de geraadpleegde bronnen en de uitgevoerde locatie-inspectie, wordt aanvullend onderzoek aanbevolen. Het aanvullend onderzoek dient in het kader van de te maken doorbraak, voorafgaand aan de realisatie uitgevoerd te worden.

Bodemkwaliteit
De grond lijkt vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor de realisatie van de voorgenomen nieuwbouw. Echter de onderzoeken zijn te oud en er dient ten behoeve van de aanvraag om omgevingsvergunning nieuw verkennend bodem onderzoek te worden verricht.

Archeologie
Het plangebied ligt op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Ingevolge de Monumentenwet 1988 dient de initiatiefnemer te laten vaststellen of er sprake is van archeologische waarden in het plangebied. Indien hier sprake van is moet de initiatiefnemer de archeologische resten laten opgraven voordat er bodemingrepen ten behoeve van de planontwikkeling plaatsvinden.

StadsOntwikkeling
Sector Publieke Diensten

Datum: 28 maart 2012
Ons kenmerk: BV2084895

Gemeente Utrecht

Horeca
Aan de haven kan een horecavoorziening van 250 m2 (categorie D) worden toegevoegd. De beheerder van de horeca is tevens beheerder van de ligplaatsen

Brandveiligheid
Met betrekking tot de brandveiligheid van de woningen moeten de maatregelen die genoemd worden in het rapport van Tebodin d.d. 23-03-2010 als uitgangspunt worden genomen daarnaast kan het Bouwbesluit aanvullenden eisen stellen.

Op grond van de legesverordening, artikel 5.10.1 van de tarieventabel die behoort bij de Verordening op de heffing en invordering van leges 2008, bent u voor het in behandeling nemen van de aanvraag om ontheffing een bedrag van € 1.117,00 verschuldigd. De nota zal u afzonderlijk worden toegezonden.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders,

J.C.M. van Rooijen
Hoofd afdeling FrontOffice & Vergunningen a.i.

Bezwaar/Beroep: Tegen het deel van het besluit dat niet wordt gevolgd door een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is beroep mogelijk. Binnen zes weken nadat dit besluit ter inzage is gelegd staat schriftelijk beroep open bij de Sector Bestuursrecht van de Rechtbank te Utrecht, postbus 13023, 3507 LA Utrecht. U dient hiervoor griffierecht te betalen. De griffierechten voor een natuurlijk persoon bedragen op dit moment € 136 en die voor een rechtspersoon € 273. Aan de hoogte van de bedragen, zoals hiervoor aangegeven, kunnen geen rechten worden ontleend. Tegen het deel van het besluit dat nog gevolgd moet worden door een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, kunt u op dit moment nog geen bezwaar maken. U kunt bezwaar maken op het moment dat bezwaar tegen de vereiste omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen mogelijk is.

StadsOntwikkeling
Projectmanagementbureau
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 49 44 **Fax** 030 - 286 49 47
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Consultatie herziene bouwplan Kanaalweg 59/Wilhelminawerf	**Verslag door**	Eva Pelgrom (namens Kassing Notuleerservice, Odijk)
Datum	24 september 2013	**Datum verslag**	26 september 2013
Tijdstip	19.30 uur	**Verzonden aan**	
Plaats	Nieuw Welgelegen Grebbeberglaan 3 - 13 Utrecht	**Vervolg**	

Agendapunten

1. Welkom
2. Planhistorie
3. Toelichting op het herziene plan
4. Gemeente steunt het herziene plan
5. Vragen en opmerkingen
6. Afsluiting

Deelnemers

Ruud Hilhorst, projectleider gemeente Utrecht
Cyrille Duchateau, VolkerWessels
Liesbeth van der Pol, Dok Architecten
ongeveer 25 omwonenden

Verslag

1. Welkom

Ruud Hilhorst opent de bijeenkomst om 19.30 uur. Hij heet de aanwezigen van harte welkom. Van de bijeenkomst wordt een verslag gemaakt, dat beschikbaar wordt gesteld via de website van de wijk Zuidwest en per e-mail wordt verzonden aan aanwezigen die hun e-mailadres achterlaten. Ook de Powerpointpresentaties worden online beschikbaar gesteld.

2. Planhistorie

Ruud Hilhorst licht de planhistorie bij het bouwplan voor Kanaalweg 59/Wilhelminawerf kort toe. Achtereenvolgens werden de volgende stappen doorlopen:

- de Nota van Uitgangspunten (tegenwoordig Stedenbouwkundig Programma van Eisen) stamt uit 2004;
- de Visie Merwedekanaalzone en de Structuurvisie uit 2005 gelden nog altijd als planproducten voor het bouwplan;
- de ruimtelijke onderbouwing volgde in 2009;
- het oorspronkelijke plan paste niet in het bestemmingsplan, maar in 2011 werd een zogenoemde artikel 19-vrijstelling verleend;
- vanwege sterk gewijzigde marktomstandigheden is het bouwplan herzien. Het herziene plan zal een bestemmingsplanprocedure doorlopen, mede om in te spelen op de wijzigingen in de bedrijfsvoering van de NUON. .

Veel van het voorwerk dat voor het oorspronkelijke bouwplan is gedaan, kan nog steeds worden gebruikt. *Een van de aanwezigen vraagt of de vrijstelling die in 2011 verleend is niet na een jaar verlopen is.* Dat is niet het geval. Cyrille Duchateau van VolkerWessels vertelt dat de geldigheidsduur van een jaar van toepassing kan zijn op bouwvergunningen. Hier betreft het echter een vrijstelling om woningen te kunnen bouwen in plaats van bedrijfsgebouwen. Op basis daarvan kan een bouwvergunning worden aangevraagd. Maar deze vrijstelling zal dus niet worden benut omdat we nu alsnog een nieuw bestemmingsplan maken.

3. Toelichting op het herziene plan

Liesbeth van der Pol van Dok Architecten stelt zichzelf en Dok Architecten kort voor. Dok Architecten heeft het te bebouwen terrein en de historie ervan grondig onderzocht. Het plan voor de bebouwing

houdt niet alleen rekening met de ambities van de gemeente Utrecht voor het gebied rondom het Merwedekanaal, maar ook met de historische achtergrond. In deze buurt zullen wonen en werken met elkaar verweven zijn in een dynamische leefomgeving.

Andere kenmerken van het gebied rondom de Wilhelminakade zijn de aanwezigheid van het water, de uiteenlopende architectuurstijlen, de bedrijvigheid en het fietsverkeer. De auto is in het verkeer secundair, maar in de verkeersafwikkeling is multimodaliteit wel degelijk belangrijk.

Aanpassingen in het oude plan
Dok Architecten heeft opnieuw naar het eerste bouwplan gekeken. Voor het nieuwe plan moest met een aantal elementen rekening worden gehouden:
- In het oude plan was een parkeergarage onder de appartementen voorzien. De ingang naar de garage was gepland aan de zijde van de Kanaalweg. Deze parkeeroplossing is echter zeer kostbaar en dat maakt dat de woningen in de huidige markt te duur werden voor deze locatie;
- Het oude bouwplan zou ineens worden gerealiseerd. In het nieuwe is rekening gehouden met een gefaseerde uitvoering. In deze tijd is het eenvoudigweg niet meer mogelijk het totale plan in een keer te bouwen;
- Er waren relatief grote appartementen voorzien en dat strookt niet meer met de beoogde doelgroep en afzetmarkt. Er is in de huidige Utrechtse woningmarkt meer behoefte aan betaalbare startersappartementen en appartementen voor ouderen;
- In het oude plan was een kleine haven bedacht. De kwaliteit van deze haven moest in het nieuwe plan minimaal behouden blijven;
- Bij de consultatie over het oude plan was er commentaar op de geplande bouwhoogte. Daarmee is in de nieuwe plannen rekening gehouden.

Doelgroep
Een van de aanwezige bewoners heeft de indruk dat er in de huidige woningmarkt erg weinig mogelijkheden zijn voor starters om door te stromen naar een grotere gezinswoning. Ruud Hilhorst beaamt dat ook die behoefte er is. De afdeling Wonen heeft onderzoek gedaan naar de woonbehoeften in Utrecht. Het nieuwe bouwplan houdt daar goed rekening mee, maar dat betekent nog niet dat het voor alle marktsegmenten uitkomsten biedt. *De vraagsteller denkt dat de wijk een vreemde samenstelling zou kunnen krijgen als niet ook andere groepen gefaciliteerd worden.* Ruud Hilhorst legt uit dat de gemeente probeert in het zogenoemde Deelgebied IV het terrein van Defensie aan te kopen. Als deze koop doorgaat, zal in die bouwplannen ook rekening gehouden worden met andere doelgroepen, zoals starters die een volgende stap in hun wooncarrière willen maken.

Een dame uit de zaal vraagt of er een verplichting bestaat om voor meerdere doelgroepen te bouwen. Ruud Hilhorst zegt dat soms bepaalde percentages sociale woningbouw vereist zijn. In dit geval is de grond echter in eigendom van de ontwikkelaar, die de grootste stem heeft in de uiteindelijke samenstelling.

Het nieuwe plan
Centraal binnen het terrein wordt een horecagelegenheid gerealiseerd, die een tegenhanger moet vormen van de markante Villa Jongerius aan de andere kant van het gebied. Het plein bij de haven wordt wat groter, wat de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komt. Daar komt ook een terras aan het water. De appartementenblokken worden rondom de kleine haven gegroepeerd en alle woningen profiteren van zicht op het water in de haven of het Merwedekanaal. Parkeren wordt op het maaiveld ingericht, aan de achterzijde van de bebouwing. Daar bevindt zich een ingesloten terrein dat hiervoor uitermate geschikt is. Ook komt er een klein aantal parkeerplekken naast de horecagelegenheid. De aanrijroute verandert niet ten opzichte van het oude plan: deze ligt aan de zijde van de Kanaalweg. De route langs het kanaal blijft verder autovrij. De begrenzing van het terrein aan de noordwestzijde wordt bepaald door eigendomsgrenzen.

Drie appartementenblokken omringen de kleine haven. De bebouwing is maximaal vier woonlagen hoog aan de zijde van het Merwedekanaal. In de andere twee blokken worden zes tot acht bouwlagen gerealiseerd, met één uitschieter naar elf lagen. Nuon heeft geen plannen het huidige terrein te verlaten. Het volledige plan is daarop afgestemd.

Een bewoner vraagt zich af of de smalle toegangsweg naar de parkeerplaats volstaat. Zelfs zonder dat de woningen gebouwd zijn, is er al veel druk op de autowegen in het gebied. Cyrille Duchateau vertelt

dat verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng op basis van de aantallen woningen berekend heeft dat de geplande ontsluiting voldoende is. Extra drukte in de ochtend- en avondspits is echter onvermijdelijk.

Het aantal woningen is in het nieuwe plan gelijk gebleven, maar wel zijn ze kleiner geworden. Dat leidt ook tot een andere parkeernorm. Bij de parkeernorm (op basis van de in 2013 vastgestelde parkeernormen) wordt uitgegaan van introductie van betaald parkeren in het gehele gebied. Er zijn 130 parkeerplaatsen gepland. Daarbij wordt ook rekening gehouden met bezoekers aan de horecagelegenheid en fietsparkeren. Men moet zich realiseren dat bij het inrichten van parkeerplaatsen alleen gerekend mag worden met parkeernormen, hoewel de parkeerpraktijk daarvan kan afwijken. Het parkeerterrein wordt hoogwaardig ingericht, met bomengroepen en ingezaaide en dus groen blijvende parkeervakken.

De architectuur is een knipoog naar het industriële verleden, met stoere kappen en plinten in de muren van de gebouwen. De horecagelegenheid, met daarboven twee grotere appartementen, krijgt een ronde kap. Aan de zijde van het Nuon-terrein komt een wintertuin, die tegelijkertijd een geluidswal vormt. De woningen zullen prettige buitenruimtes krijgen en tonen kleine persoonlijke details binnen het grotere geheel.

Op het terrein worden zoals het er nu naar uitziet de volgende aantallen woningen gerealiseerd:
- Blok a: 55 appartementen
- Blok b: 55 appartementen
- Blok d: 20 appartementen
- Blok e: 21 appartementen
- boven de horecagelegenheid: 2 appartementen

Het uiteindelijke aantal kan bij de definitieve planuitwerking nog enkele woningen meer of minder worden.

De bewoners willen graag meer weten over de inrichting van de kleine haven. Er komen kleine ligplaatsen, geschikt voor sloepjes, die te bereiken zijn via een vaste brug met een doorvaarhoogte van 1,5 m.

Een bewoner wil weten of de bomen langs het Merwedekanaal behouden blijven. Ruud Hilhorst vertelt dat het voornemen in het oude plan was om de Vleutense Wetering weer te reconstrueren. Op termijn is die ambitie er nog steeds, maar voorlopig wordt daaraan geen uitvoering gegeven. Dat betekent dat de Canadese populieren kunnen blijven staan. Wel zal een aantal bomen moeten wijken voor de entree tot het nieuwe haventje en de entree tot de woningen en de horeca.

Gevraagd wordt wat de exacte bouwhoogten zullen zijn. Liesbeth van der Pol zegt dat de exacte architectonische invulling later duidelijker wordt. Plan is om aan de zijde van het Merwedekanaal vier bouwlagen plus een kap te realiseren. Zonder de kap zouden allerlei installaties op het dak niet mooi weggewerkt kunnen worden. Daarmee is de nokhoogte ongeveer gelijk aan vijfeneenhalve woonlaag. Ook de 'uitschieter' van elf lagen krijgt een kap. De geplande bebouwing aan de kanaalzijde is lager dan de bebouwing uit het voorgaande plan. Er is onderzoek gedaan naar het effect van het hoogteaccent op de omgeving, vanuit het perspectief van het stedenbouwkundig plan voor het gehele gebied. Ruud Hilhorst zal ervoor zorgen dat de exacte bouwhoogten plus de bevindingen uit dit onderzoek via de website verstrekt worden.
N.B. nageleverde informatie: hoogste deel blok A is 26,8 m, hoogste deel van blok B is 38,6 m, blok C is 9 m, hoogste deel van blok D is 23,6 m, blok E is 14 m. De hoogte van de schoorstenen van de NUON hulpwarmtecentrale is overigens 35 m.

4. Gemeente steunt het herziene plan

Na de toelichting van Dok Architecten vertelt Ruud Hilhorst waarom de gemeente dit nieuwe plan steunt. Ze heeft daarvoor de volgende argumenten:
- het plan past in de visie Merwedekanaalzone en de Structuurvisie;
- het plan heeft minder bouwvolume dan het oude plan;
- de openbare verblijfsruimte rondom de binnenhaven wordt groter en kwalitatief beter;
- in het herziene plan is de bebouwing aan de zijde van het Merwedekanaal lager;
- het plan met het gewijzigde woningbouwprogramma past beter bij de huidige

woningbouwbehoeften;
- het alternatief voor ondergronds parkeren is in het nieuwe plan acceptabel en uit het zicht opgelost.

Om deze redenen is de gemeente bereid om een bestemmingsplanprocedure te starten.

5. Vragen en opmerkingen

De bewoners krijgen ruimte om aanvullende vragen te stellen en opmerkingen te maken. Ze zijn hieronder puntgewijs weergegeven.

Wat betekenen de plannen voor de invulling van de rest van de omgeving?
Er was een stedenbouwkundig plan voor het zogenaamde Deelgebied IV, maar dat is financieel onhaalbaar en gaat niet door. Wel probeert de gemeente nog steeds het terrein van Defensie aan te kopen. Als dat uiteindelijk ontwikkeld wordt zal er een nieuw stedenbouwkundig plan moeten worden gemaakt voor dat gebied. Er wordt dan aangesloten op de in uitvoering zijnde of al uitgevoerde plannen voor de Wilhelminakade.

Komt er een brug over het Merwedekanaal? (In de tekening is met stippellijnen een brug ingetekend. Een aantal bewoners kan zich niet vinden in het plan om daar een brug aan te leggen, onder andere omdat er 200 meter verderop al een brug ligt.)
De brug heeft geen relatie met de plannen die nu besproken worden en maakt geen deel uit van de procedure die doorlopen wordt. De huidige plannen maken een brug in de toekomst echter ook niet onmogelijk. Eventueel kan later nog besloten worden een brug aan te legggen, al dan niet op de precieze locatie op de kaart. Een van de voorwaarden zal dan zijn dat de brug past in de exploitatie van Deelgebied IV. Bovendien vindt eerst overleg plaats met de buurt.

Een van de aanwezigen meent dat de Balijebrug juist verzwaard is voor een extra busbaan omdat er een brug zou komen voor fietsers en voetgangers. Dat zou betekenen dat de nieuwe brug er wel degelijk komt.
Ruud Hilhorst kent de redenen achter de verzwaring van de Balijebrug niet. Hij zal hiernaar vragen. N.B. Navraag leert dat er geen plannen zijn om voetgangers en fietsers te weren van de Balijebrug.

Is het juist dat binnen de veiligheidszone rondom Nuon wordt gebouwd? En zo ja, is dat eigenlijk wel mogelijk?
Onderzoek naar de externe veiligheid heeft uitgewezen dat de huidige bouwplannen gerealiseerd kunnen en mogen worden. Over de olieopslag bij Nuon heeft overleg plaatsgevonden met de VeiligheidsRegio Utrecht. Cyrille Duchateau merkt op dat naast een veiligheidszone ook een milieuzone van toepassing is. Er wordt wel binnen de milieuzone gebouwd. Hij zal echter nagaan wat de precieze ligging van de twee zones is.

Levert een geluidswand/serre aan de zijde van blok A niet juist extra geluidsoverlast op, doordat het geluid weerkaatst wordt? En is het mogelijk om de wand geluidsabsorberend te maken?
Op dit moment wordt rekening gehouden met een ‘dove gevel’. Cyrille Duchateau zal nagaan of de reflectie van het geluid is ingecalculeerd, en of daarmee alsnog rekening gehouden kan worden.

Geluid draagt heel ver over water. Daarom is het voor bewoners langs het Merwedekanaal onwenselijk als er een terras komt aan de zijde van het Merwedekanaal. Ook is het voor de nieuwe bewoners belangrijk rekening te houden met geluidsoverlast van de horecagelegenheid aan de havenzijde.
Er zijn harde afspraken met de gemeente over de invulling van de strook langs het kanaal. Die is geheel conform de visie Merwedekanaalzone en dat houdt in dat er geen ruimte is voor een terras aan de zijde van het kanaal. Mede in verband met de verkoopbaarheid van de appartementen zal de ontwikkelaar de hoeveelheid geluid van de horecagelegenheid aan de havenzijde aan banden leggen. Er komt lichte horeca met restricties in de openingstijden. Daarnaast zal de gemeente via de vergunning strikt handhaven. Een vergunning voor lichte horeca moet elke twee jaar verlengd worden. Bewoners zullen

daar ongetwijfeld op letten.

Een bewoonster complimenteert de planmakers met het feit dat het industriële karakter van het gebied op een mooie manier in het ontwerp terugkomt.

Is nagedacht over de gevolgen van meer vaarverkeer op het kanaal?
De roeiverenigingen hebben al duidelijke wensen geuit over de in- en uitrit van de haven. Het is de bedoeling dat er door het plaatsen van een aantal meerpalen de in en uitvarende boten zodanig worden geleid dat ze niet 'zomaar' het kanaal op zullen varen. Voor het overige houdt de ontwikkelaar zich niet bezig met vaarsnelheden of - bevoegdheden. De ligplaatsen in de haven zijn bestemd voor bewoners. Naar verwachting zullen ze snel vergeven zijn. Waarschijnlijk komt er ook een aanlegpunt voor recreanten.

Welke gevolgen heeft het graven van de haven?
Omdat de haven middenin het te bebouwen terrein ligt en dat terrein nodig is tijdens de bouw, zal deze waarschijnlijk als laatste gegraven worden. De gevolgen daarvan op het kanaal zullen beperkt zijn.

Is rekening gehouden met explosieven uit de Tweede Wereldoorlog die nog in het gebied aanwezig kunnen zijn?
In de vrijstellingsprocedure is al gebleken dat er geen explosieven meer in het gebied liggen.

Er zijn veel ontwikkelingen in het gebied gepland. Kan dit deel van Utrecht het verkeer tijdens de bouw aan?
Zodra bekend is wanneer de bouw kan starten, worden alle activiteiten in de omgeving op elkaar afgestemd. In 2014 wordt beperkt onderhoud gepleegd aan de Overste den Oudenlaan. Het plan voor de uitbreiding en de toevoeging van extra rijbanen aldaar is pas veel later aan de orde.

Wordt er rekening mee gehouden dat zwaar verkeer niet te veel langs woningen rijdt?
De ontwikkelaar onderzoekt of het mogelijk is aan- en afvoer van materiaal eventueel via dekschuiten te laten geschieden. Gebruik van het Defensieterrein is lastig, onder meer omdat aan de achterzijde grote bovengrondse leidingen van de stadsverwarming liggen. De gemeente zal vragen in hoeverre Defensie bereid is medewerking te verlenen. Hoe dan ook wordt geprobeerd overlast door bouwverkeer zo veel mogelijk te beperken.

Hoe is het vervolgtraject van het project?
De planning voor het project is globaal als volgt:
- opmerkingen worden waar mogelijk nog in het herziene plan verwerkt;
- de bestemmingsplanprocedure voor het gebied start nog in september 2013;
- in december 2013 gaat het plan na publicatie in de geëigende media de inspraak in. Zienswijzen worden ingediend, verwerkt en aan het college aangeboden;
- college en raad stellen het bestemmingsplan vast;
- na vaststelling zijn er bezwaar- en beroepsmogelijkheden.

De ontwikkelaar kan pas beginnen met bouwen als het bestemmingsplan definitief is geworden en bezwaren zijn afgehandeld. Waarschijnlijk is dat in april of mei 2014. De bestemmingsplanprocedure neemt ongeveer zes maanden in beslag. Parallel aan deze procedure vraagt de ontwikkelaar een bouwvergunning aan. De beroepsmogelijkheid bij de Raad van State staat ook na de start van de bouw nog open.

Op welke manier wordt de uitvoering gefaseerd?
Eerst wordt blok A gerealiseerd, omdat daarmee de geluidswerende wand gebouwd wordt die ook de overige woningen moet beschermen. Vervolgens worden blok B, C, D en E gebouwd.
Eerst moet de grond bouwrijp gemaakt worden en wordt de infrastructuur aangelegd. Dat neemt ongeveer vier maanden in beslag. Zodra de bouwblokken aan de beurt zijn, moet een x-aantal

woningen verkocht zijn. Dat zal ergens in het voorjaar van 2014 zijn. Ieder blok wordt in ongeveer twaalf maanden gerealiseerd. De ontwikkelaar hoopt blok A en B gelijktijdig te kunnen bouwen. Over een van de blokken wordt gesproken met een institutionele belegger. Die zou dit blok in een keer willen kopen en verhuren.

Wat wordt de prijs van de appartementen?
Er komen drie typen woningen:
- starterswoningen met een huurprijs van ongeveer 680 euro per maand;
- 3-kamerappartementen met een koopprijs van ongeveer 200.000 à 250.000 euro;
- 3-kamerappartementen met een koopprijs van ongeveer 300.000 euro.

Een van de bewoners vindt dat er meer bomen op de parkeerplaats moeten komen dan nu in de schetsen te zien zijn.
De landcschapsarchitect zit in de zaal en neemt de opmerking mee.

Is de toegang tot de parkeerplaats afsluitbaar?
Dat is het geval. Een beperkt deel van de parkeerplaats is openbaar toegankelijk voor bezoekers.

In welke zin heeft Nuon zijn bedrijfsvoering veranderd?
De vergunning van Nuon dateerde van vele jaren terug. De nieuwe vergunning die is afgegeven kent een aantal wijzigingen, maar de gewijzigde bedrijfsvoering past nog altijd binnen de milieuregels en de geluidsnormen. Het geluid dat de hulpwarmtecentrale van Nuon produceert is onvoorspelbaar. De centrale wordt alleen ingeschakeld op een beperkt aantal dagen in de winter, als andere centrales uitvallen of te weinig capaciteit leveren.

6. Afsluiting
Ruud Hilhorst dankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng. Hij sluit de vergadering om 21.50 uur.



VOLLMER &
PARTNERS
stedebouw en landschap

Definitief Ontwerp Buitenruimte Wilhelminawerf
Utrecht

KondorWessels Projecten
3 maart 2014

Inhoudsopgave

1. Inleiding *3*

2. Visie *7*

3. Inrichtingsplan *13*

4. Beplantingsplan *33*

5. Profielen *47*

6. Details *53*

Definitief Ontwerp Buitenruimte Wilhelminawerf
Utrecht

in opdracht van: KondorWessels Projecten

3 maart 2014

2448-400

1.inleiding



Grove contour van het plangebied op de luchtfoto (bron: Google Earth)



Overzichtsfoto van de locatie

KondorWessels Projecten is intensief betrokken bij de ontwikkeling van de Wilhelminawerf te Utrecht. De locatie ligt direct aan het Merwedekanaal en maakt onderdeel uit van een aanzienlijk groter terrein vol grootschalige bedrijvigheid, opslag, een energiecentrale en kantoren. In de plannen van de Gemeente Utrecht is deze zone aangeduid als toekomstig, stedelijk woongebied en daar wordt met de ontwikkeling van de Wilhelminawerf op ingespeeld: een inspirerend, nieuw deel van Utrecht aan het water als startpunt en aanjager van een veel grotere ontwikkeling langs de westzijde van het Merwedekanaal.

Het stedenbouwkundig structuurplan is opgesteld door DOK architecten uit Amsterdam. Het plan straalt ambitie uit, de wil om echt iets moois te realiseren op deze karakteristieke plek. De projectgrenzen zijn divers: het Merwedekanaal aan de oostzijde, de Energiecentrale aan de noord- en westzijde en de kantoren langs de Koningin Wilheminalaan/Balijelaan aan de zuidzijde. Binnen deze grenzen stelt DOK architecten een zorgvuldige compositie voor van bouwmassa's rond een nieuwe haven. In het plan is goed ingespeeld op kwaliteiten uit de omgeving, wat ondermeer tot uiting komt in de rijke architectuur met haar industriële karakter.

Naast een verdere uitwerking van de architectuur vraagt ook het ontwerp van de buitenruimte om een gedegen en zorgvuldige benadering. Wij zijn dan ook enthousiast dat KondorWessels Projecten ons heeft gevraagd om te komen tot een Definitief Ontwerp voor de Buitenruimte, waarmee de kwaliteiten van dit bijzondere stukje Utrecht worden versterkt en een prettig en herkenbaar woongebied wordt gecreëerd.

Met veel plezier presenteren wij hiermee ons ontwerp voor de Buitenruimte. Een stoer plan, met fijne randjes. Een duidelijke plankaart, waar een heldere visie aan ten grondslag ligt, en een serie themakaarten leggen het plan uit, bijgestaan door sterke referenties en schema's. Met de profielen en de details wordt verder ingezoomd op het plan en haar ruimtelijke relaties.

Dit plan vormt de opmaat naar verdere technische uitwerking.



2.visie



Stedenbouwkundig Structuurplan van DOK architecten, d.d. mei 2013



Maquettebeelden DOK architecten



Visie

Kaders

In het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de volgende kaders:

- het beeldkwaliteitplan Wilhelminawerf (DOK architecten);
- randvoorwaarden voor de inrichting van de kanaaloever (gemeente Utrecht);
- algemene gemeentelijke randvoorwaarden voor het als openbaar over te dragen gebied (gemeente Utrecht).

*Gemeentelijke kader*s

Er zijn dus delen waar de gemeentelijke kaders gevolgd moeten worden en delen waar meer vrijheid geldt. De gemeente schetst een specifiek beeld voor de kanaaloever, waar wij simpelweg aan zullen moeten voldoen. Voor het plandeel dat openbaar gebied wordt, hebben wij meer ontwerpvrijheid genoten, waarbij we ons houden aan het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR, Gemeente Utrecht). Voor de rest van het plangebied zijn wij ervan uitgegaan dat we niet aan deze gemeentelijke norm hoeven te voldoen.

Beeldkwaliteitplan

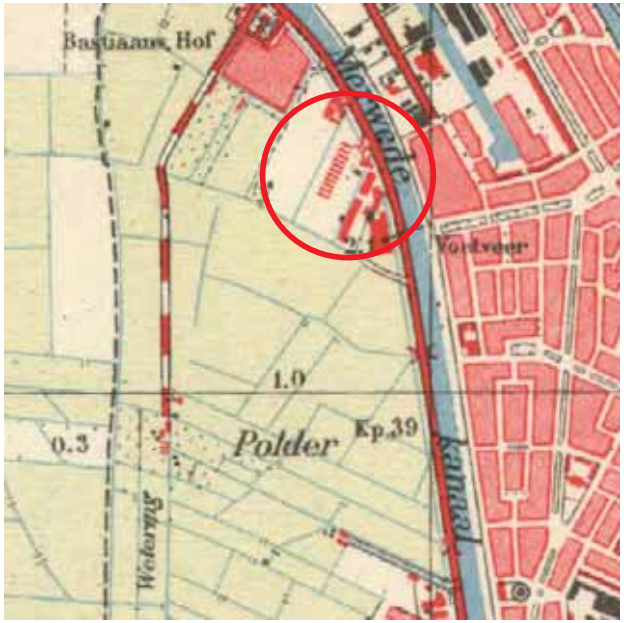
Het beeldkwaliteitplan laat de ambities zien voor de verschillende plandelen. Er spreekt een duidelijke thematiek en sfeer uit. Het geeft duidelijke handvaten voor beplanting en materiaalgebruik, zonder al te beperkend te zijn. Voor ons heeft het veel aanknopingspunten geboden om te komen tot een mooi ontwerp voor de buitenruimte.

Opvallend vinden wij dat bebouwing en buitenruimte stoer en noest overkomt, maar dat tegelijkertijd een zekere verfijning en vriendelijkheid spreekt uit de detaillering. Je ziet dit bijvoorbeeld in de impressies van de nieuwbouw: imposant, maar toch ook met sympathiek getoogde ramen en verjongende zijmuren. Je ziet dat ook in de referenties voor de buitenruimte: stoere materialen die zo uit de haven lijken te komen, maar wel met een verfijnde detaillering en mooi samenspel met groen. Dit karakter hebben wij willen vangen in het plan voor de buitenruimte, waarmee een samenhangend beeld wordt gecreëerd tussen architectuur en omliggend landschap.



Situatie omstreeks 1912

Het Merwedekanaal is aangelegd en zal de stad uitnodigen haar kant op te groeien. De doorsnijding van de zuidwest-noordoost verkaveling is goed zichtbaar. De eerste bedijvigheid heeft zich reeds aan het kanaal gevestigd (hoofdzakelijk kwekerijen).



Situatie omstreeks 1948

De stad heeft zich doorontwikkeld en het Merwedekanaal vormt een harde grens. Nog altijd is de zuidwest-noordoost richting goed zichtbaar, o.a. in de positionering van de bebouwing langs het kanaal en het sloten-patroon.

Visie op de buitenruimte

Het plan voor de Wilhelminawerf is stoer en ambitieus. Met zijn haventje en paviljoen en de sprekende wand daaromheen heeft het een heel eigen kwaliteit. Het ontwerp van de buitenruimte zal de kwaliteit en eigen sfeer verder ondersteunen en uitbouwen.

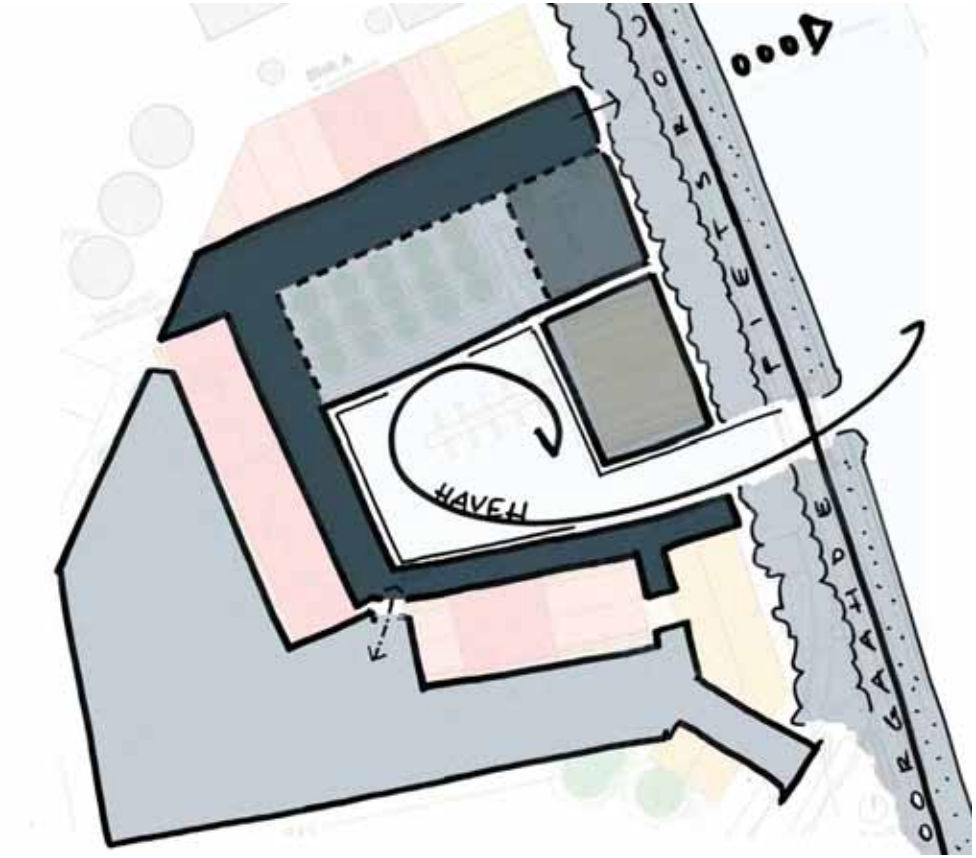
Eyecatcher

Het paviljoen vormt de spil van het plan. Dit belooft een echte eyecatcher te worden. Met het ontwerp voor de buitenruimte kunnen we deze blikvanger ondersteunen en maximaal tot zijn recht laten komen. Ons idee is om dit paviljoen een houten plint te geven die een open terras vormt en als vanzelfsprekend overgaat in de aanlegsteigers achter het paviljoen. Aan de oostzijde van het paviljoen loopt de vlonder als een steiger eveneens door tot aan de kanaalweg en vormt een spectaculaire entree naar de toekomstige horecavoorziening en de woningen.

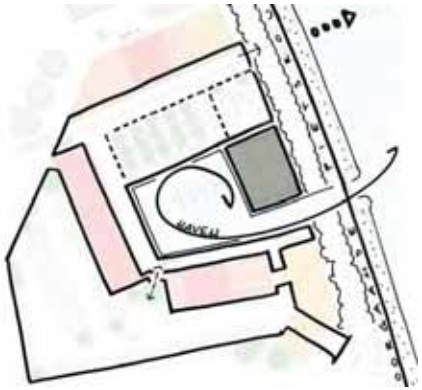
Haven en kade

Het haventje en zijn markante trappartij bieden een enorme kwaliteit aan het woongebied. Zaak is om dit gebied op een sprekende en samenhangende manier uit te werken. Daarbij vinden wij onder andere van belang:

- samenhangende kades (deels openbaar, deels mandelig);
- mooie uitwerking markante trappartij;
- mogelijk maken van zicht op het water;
- voorkomen teveel hoge kademuren;
- noeste stoere materialisatie ;
- verfijnde detaillering;
- inpassing encroachment-zone bij de woningen;
- goede overgang naar de omgeving (kanaaloever, langzaamverkeersroute);
- zorgvuldige inpassing van de “praktische aspecten” (afvalberging, calamiteiten, parkeren, fietsenstalling, nuts, etc.).



Totaaloverzicht van sferen en functies



Horecaplein en gezicht van de werf



Binnenmilieu: straten, kades en pleinen

Kanaaloever

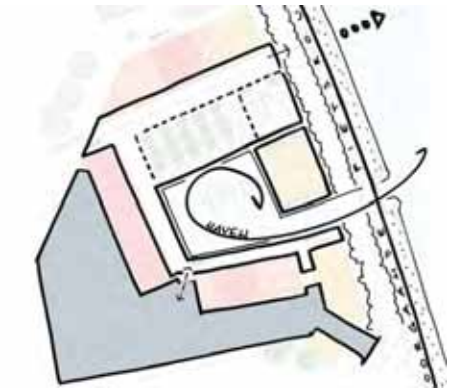
De gemeente wil de kanaaloever een groen, recreatief karakter geven. Afgewogen zal moeten worden in hoeverre we de oever kunnen ontzien van verkeersbewegingen. Voor het overige is het vooral zaak om de gemeentelijke uitgangspunten en randvoorwaarden op een passende manier te vertalen. Aangezien deze nog niet geheel zijn uitgewerkt hebben wij daar in dit Ontwerp een voorlopige invulling aan gegeven.

Groene parkeerplaats

Een groot deel van het parkeren is gesitueerd in een parkeerhof achter de bebouwing. In het beeldkwaliteitplan wordt gestreefd naar een zo groen mogelijke inrichting. Daarbij wordt onder andere grasparkeren voorgesteld. Onze ervaring is echter dat dit wel goed kan werken bij musea en evenementterreinen waar incidenteel geparkeerd wordt, maar niet op plekken waar dagelijks veel auto's staan. Het gras krijgt dan te weinig zon, waardoor de het terrein kaal en modderig wordt.

Wij hebben daarom gekozen voor andere middelen om een zo groen mogelijk parkeerterrein te realiseren. De keuzes die hierbij zijn gemaakt:

- waar mogelijk bomen tussen de parkeerplaatsen (maar niet dicht bij de balkons);
- stevige, hoge haag langs de buitenrand (i.c.m. hekwerk);
- waar mogelijk groene plekken creëren tussen de parkeerplaatsen (zoveel mogelijk gebruik makend van richtingveranderingen en restmaten);
- lage grassen combineren met accentbeplantingen en bomen maken het parkeerterrein eigen en bijzonder en bovendien een fraaie kijkwereld vanuit appartementen;
- het groen is niet direct verwerkt in het parkeervlak, maar des te meer zichtbaar rondom en tussen de vakken.

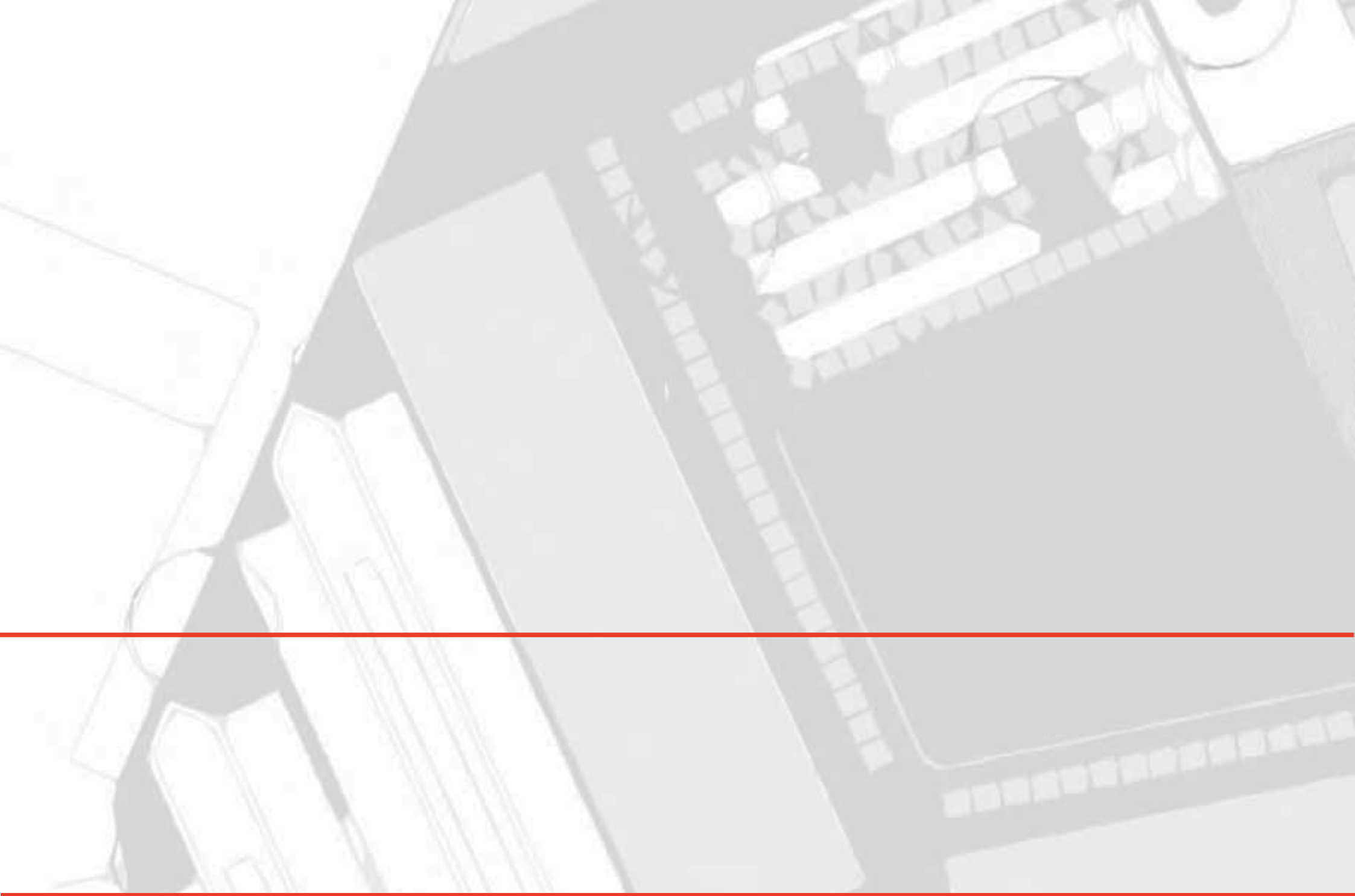


Parkeren: functioneel en zichtbaar



Kademilieu: conform eisen gemeente

Hierboven staan belangrijke termen bijeengevoegd waarmee ons ontwerp vorm heeft gekregen. Een juiste mix en afstemming van de verschillende ruimtelijke vertalingen van deze termen leidt tot een spannende en samenhangende buitenruimte waar de architectuur als vanzelfsprekend op wordt gepresenteerd.



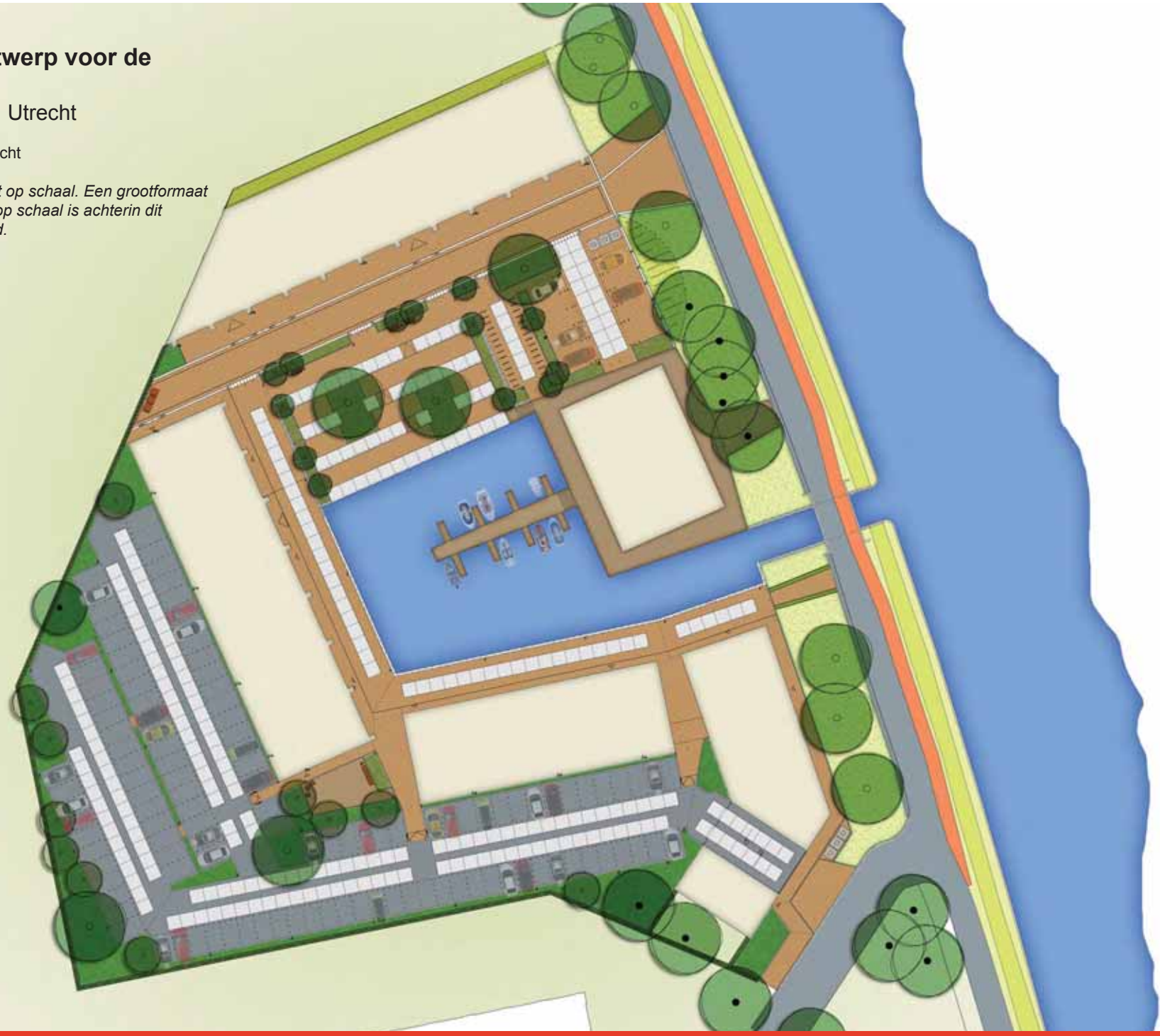
3.inrichtingsplan

Definitief Ontwerp voor de Buitenruimte

Wilhelminawerf, Utrecht

De kaart is noordgericht

nb. Deze kaart is niet op schaal. Een grootformaat plankaart (zwartwit) op schaal is achterin dit document bijgevoegd.





Bebouwing (met entree)



Bestrating: gebakken klinker met
aanduiding voor molgoten en opsluiting



Bestrating: gebakken klinker met banen
van Stelconplaten



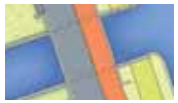
Parkeervoorziening: stelconplaten
(rijweg) en gebakken klinker (vakken)
Vakaanduiding middels punaises



Parkeervoorziening: stelconplaten
(rijweg) en basaltplatines (vakken)
Vakaanduiding middels tint vd steen



Grasbetonplaten



Brug (nader te detaileren)



Vlonder en aanlegsteiger



Afvalcontainers (ondergronds)



Fietsparkeren, rekken



Plantenbakken



Plantvak bij parkeervoorziening:
hoge hage, lage beplanting en bomen



Plantvak op kadeplein:
lage beplanting met bomen



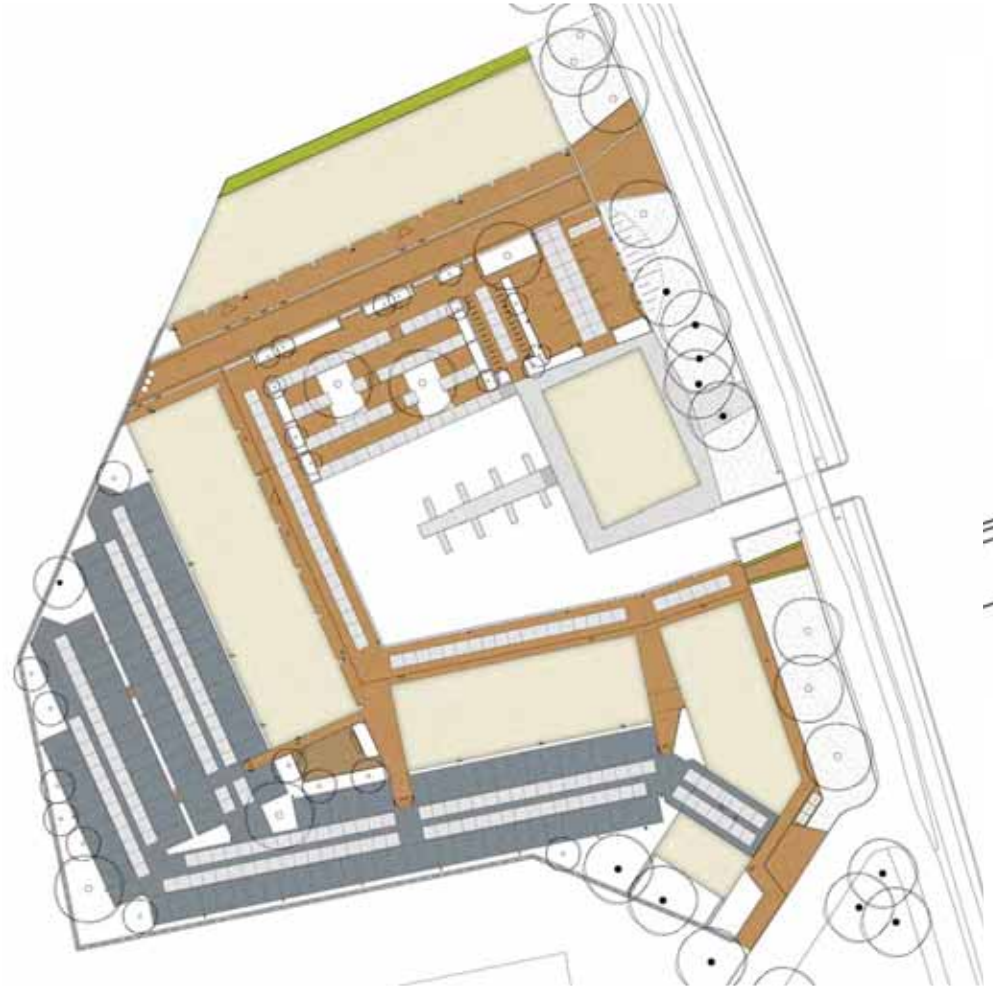
Grasstrook met bomen langs het
Merwedekanaal

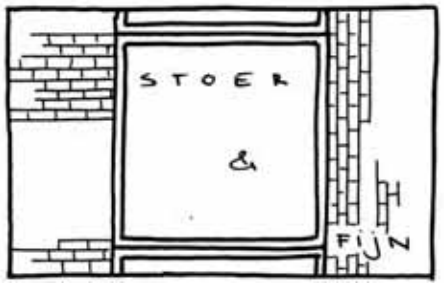
Definitief Ontwerp

Het kaartbeeld op de linkerpagina verbeeldt op heldere wijze de keuzes die wij hebben gemaakt om tot een samenhangend plan te komen. Het is duidelijk dat het gebied een eigen, herkenbare inrichting krijgt en dit is voelbaar wanneer je het terrein van de verschillende kanten benadert. Het gebied ademt de oude sfeer van een havengebied, gecombineerd met de inrichting passend bij een woonomgeving anno nu. Combinaties van robuust en verfijnd, grote lijnen en uitgewerkte details maken dat de buitenruimte naadloos aansluit bij de sfeer en thematiek zoals in de architectuurplannen verbeeld. Dit zijn basisingrediënten om te komen tot een aangenaam en samenhangend geheel. Voornaamste keuzes en inrichtingselementen zijn:

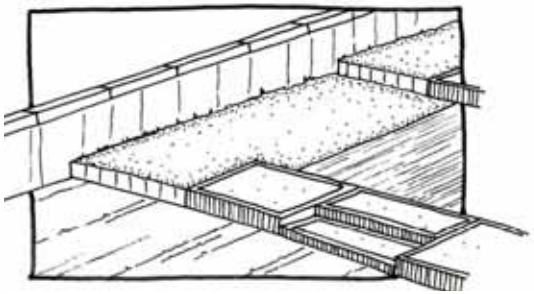
- De stelconplaten, welke het terrein niet alleen een industrieel uiterlijk geven, maar bovendien een spannend lijnenspel oproepen. Door slim te combineren wordt een duidelijke zonering aangebracht (o.a. ter plaatse van de parkeervakken);
- Gebakken klinkers geven het terrein een sierlijke uitstraling;
- Duidelijke zonering parkeergebied-binnenwereld-kademilieu;
- Bijzondere positionering en vormgeving van het paviljoen en haar directe omgeving;
- Subtiele markering van de encroachmentzones;
- Hoogwaardig groen wordt ingezet als verbijzonderend element in de overheersend verharde havenwereld van de Wilhelminawerf;
- Hoogteverschillen bieden aanknopingspunten om o.a. de waterbeleving te optimaliseren (trappen op het kadeplein) alsook om gestileerde overgangen van weg naar water vorm te geven (kademuren en vlonder). Veiligheid is hierbij een belangrijk uitgangspunt.

Op de volgende pagina’s komen alle verschillende planaspecten uitvoerig aan bod.

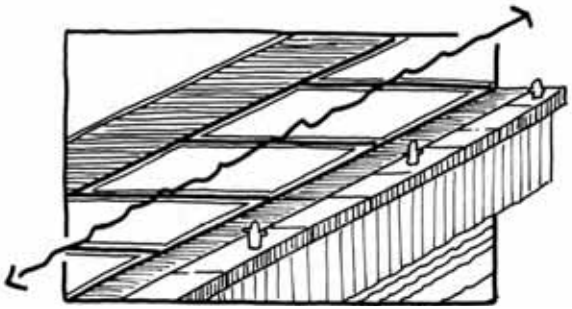




Speelse combinaties tussen robuuste, grootschalige en fijne, kleinschalige elementen



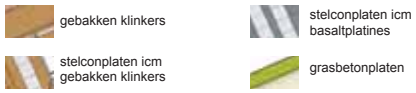
Materialen worden ingezet om hoogteverschillen te overbruggen of om de waterbeleving te optimaliseren



Het verschil in materialisatie accentueert het lijnenspel binnen het plangebied



Stelcon en gebakken klinkers



Verhardingen

Stelconplaten:
Meest opvallend element in de plannen vormt de industriële beton(stelcon)plaat. Deze heeft een afmeting van 2x2m, een lichte grijstint en wordt door ons ingezet om een speels lijnenspel te creëren en tevens bepaalde functies te onderscheiden. De plaat laat zich mooi combineren met de basaltkeien en gebakken klinkers.

Gebakken klinker:
Welke klinker we exact willen toepassen is nog niet uitgekristalleert, aangezien ook de architectuur nog aan verandering onderhevig is. Wel stellen wij voor het voetgangersgebied en het (toekomstig) fietspad langs blok A. in dikformaat uit te voeren. Door met verbanden te spelen kan een nadere zondering worden aangebracht (o.a. tussen encroachmentzone en straat). De kleur van de gebakken klinkers zoeken wij in de roodbruinnuance. Dit kleurt mooi met de roestende randen van de stelconplaten. Voorlopig voorstel is de Terra Autunno van de Bylandt.

Basaltkeien
Bij havengebieden horen basaltkeien. Deze grillige natuurstenen elementen worden door ons ingezet om de parkeervakken te verharden. Zodoende krijgt het parkeerterrein toch een geheel eigen gezicht, zonder van het haventhema af te stappen. De vakmarkering wordt aangezet door enkele basaltkeien in een lichtere grijstint toe te passen (zie details).

Grasbeton:
De achterzijde van blok A, alsmede twee stroken langs het voetpad t.h.v. bouwdeel E, worden voorzien van grasbetonblokken. Waar nodig kan ook langs de Kanaalweg dit materiaal worden ingezet al verwachten wij met het terugdringen van het autoverkeer dat dit niet of nauwelijks nodig is.







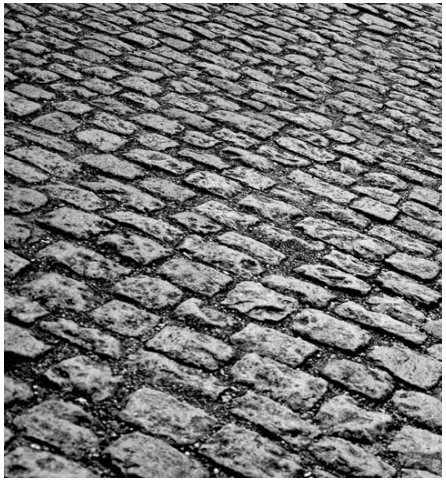


Stelcon en gebakken klinkers





Grasbeton achterzijde blok A



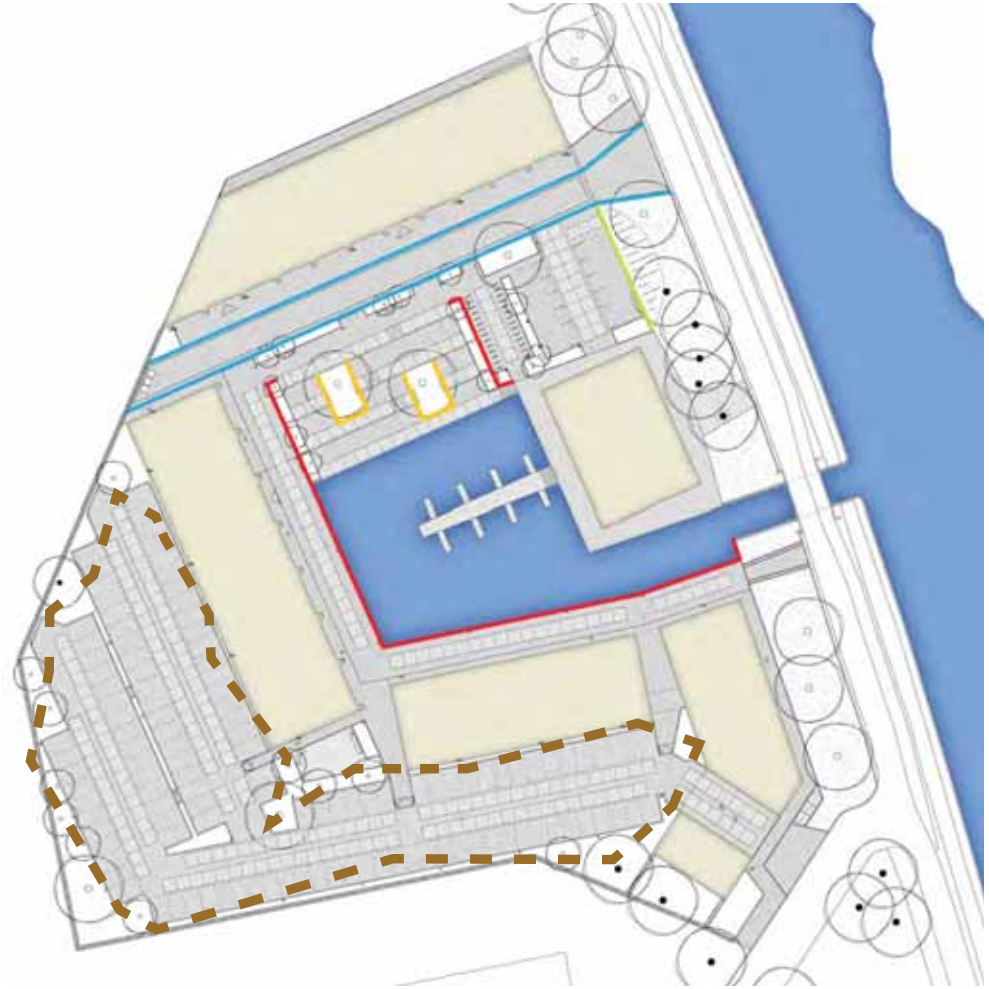
Basaltkeien op het grote parkeerterrein



Dikformaat gebakken klinkers Terra Autunno



Basaltkeien op het grote parkeerterrein









Kades met betonnen deksloof



Struyk Verwo Metallo
beton met geoxideerde & metalen uitstraling



Kolken integreren

betonnen deksloof, grijs

cortenstalen keerwand

brede betonbanden, grijs

keerwand, grijs

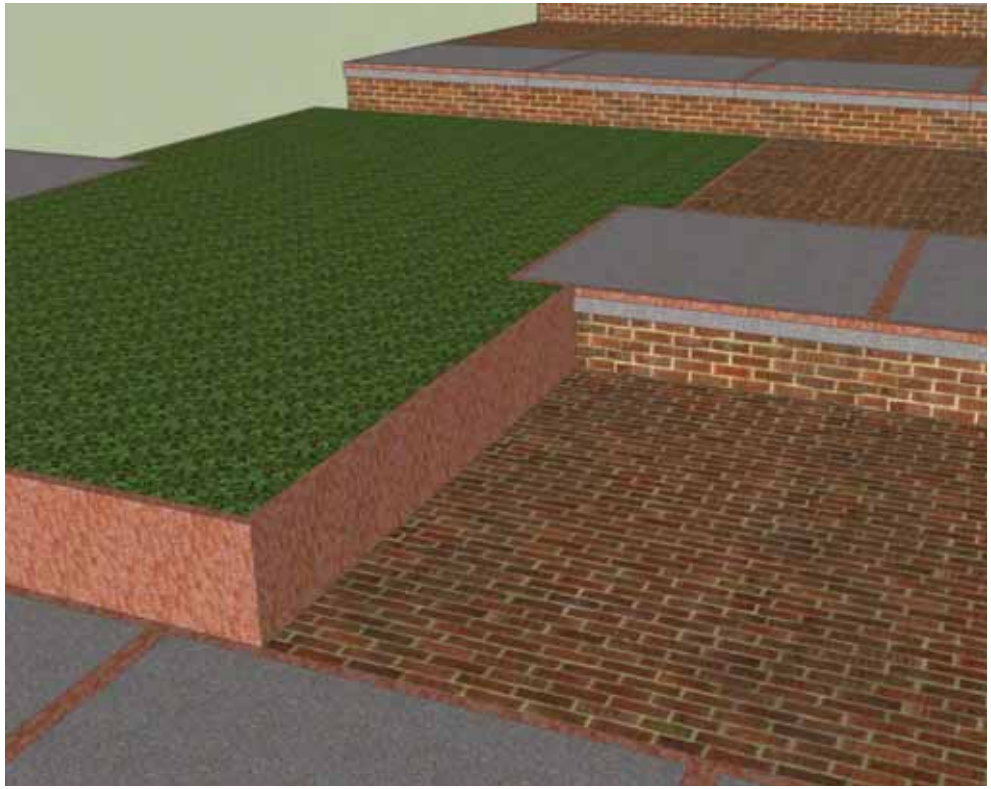
zone waarbinnen de banden worden uitgevoerd in geoxideerde variant

Opsluiting

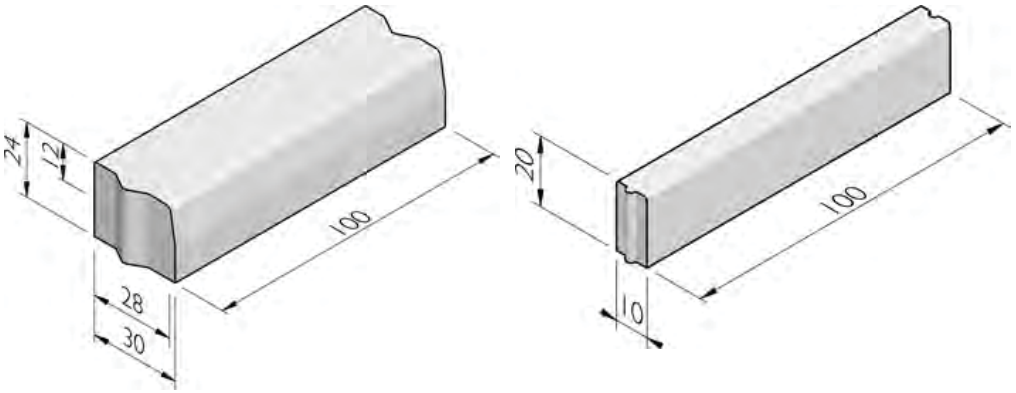
De (opsluit)banden dragen eveneens bij aan het lijnenspel en de zonering in het plangebied. De bovenzijde van de kademuur wordt voorgesteld als brede, grijze betonband (40 cm breed). Ook de andere banden in het plangebied krijgen deze kleur en worden liefst a-niveau aangebracht. Uitzondering vormt de weg voor blok A. Hier worden de 30cm brede banden verhoogd aangebracht, omdat een striktere scheiding tussen fietser en voetganger gewenst is. Hoogteverschillen worden opgelost middels inritbanden en verloopbanden. Deze zijn op de plankaart allemaal separaat benoemd in de legenda.

Op het parkeerterrein worden de parkeervakken omlijst met opstaande betonbanden met roest-uitstraling. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij het haventhema en tevens een heldere en stevige grens van de parkeervakken gemarkeerd. Ter plaatse van de voetgangersaansluitingen worden eveneens uitgevoerd in roest-look, echter zij worden a-niveau aangebracht. Zodoende ontstaat ook voor mindervaliden, rolstoelers en kinderwagens een vriendelijk terrein.

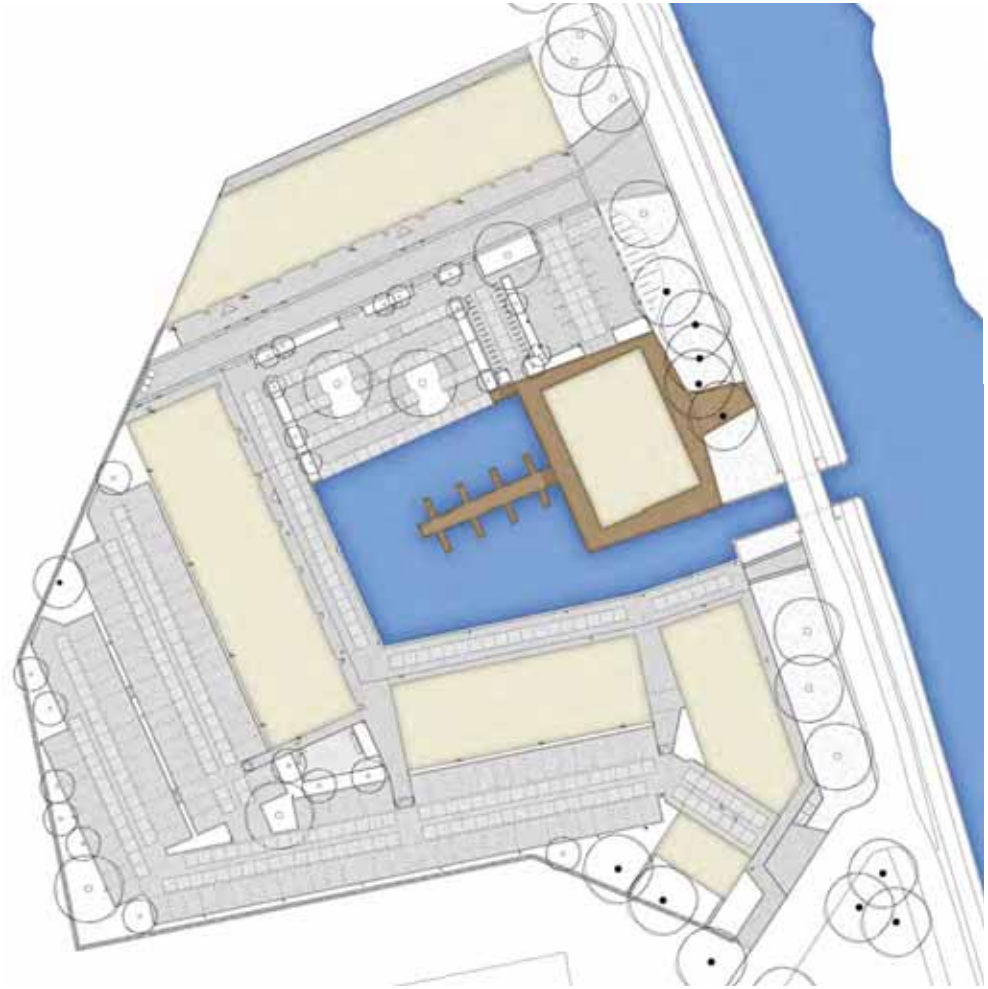
Op het kadeplein worden rondom de twee grote plantvakken, cortenstalen randen ingezet. De vlakken liggen als het ware in het plein “gesneden” (zie impressie). De breedte van de stalen strips is 4,5cm (net zo breed als de hoeklijsten van de Stelconplaten).

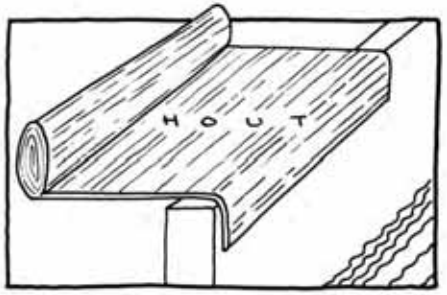


Impressie van de cortenstalen randen van de plantvakken op het Kadeplein

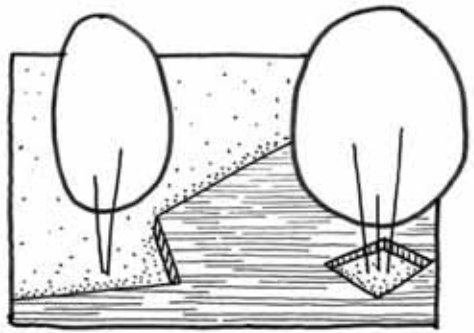


Schematische weergaven van een aantal banden





Houten ‘kleed’ als presenteerblaadje van het paviljoen



De vorm van de vlonder reageert op de positie van bomen



Fraaie detaillering bij het oplossen van hoogteverschil



Vlonder met eenvoudige, strakke detaillering

Vlonder

De houten vlonder vormt de schakel tussen de Kanaalweg en de binnenhaven. Zij doet dit letterlijk door een steiger vanaf de weg naar het paviljoen te trekken en aan de binnenzijde een aanlegsteiger ‘uit te rollen’ met plek voor 14 kleine bootjes.

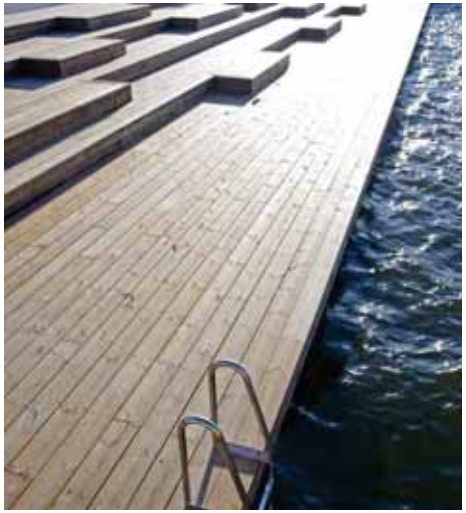
De vlonder wordt op bijzondere wijze verlicht waardoor ook in het donker een spectaculair beeld ontstaat.

Houtsoort dient in een later stadium met de architect te worden afgestemd. Pas na uitwerking van het bouwplan kan nadere detaillering van de vlonder plaatsvinden.





Terras aan het water



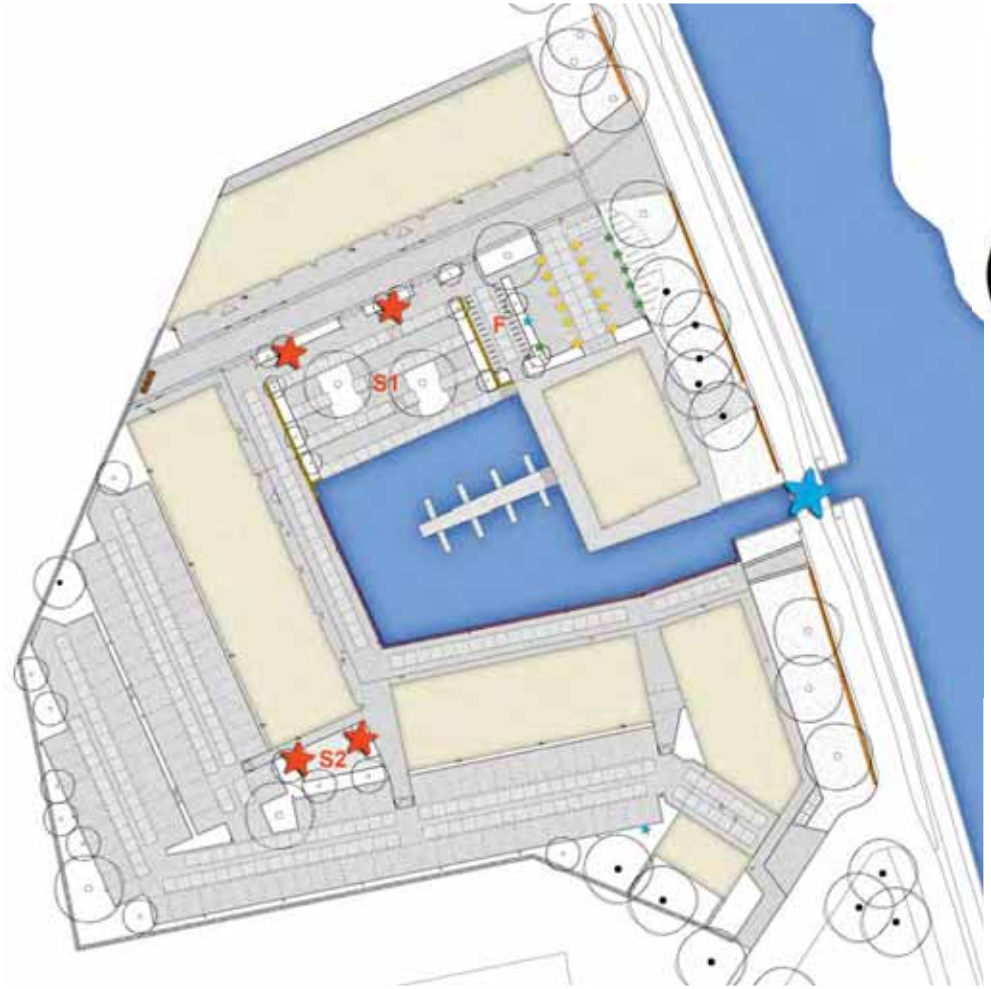


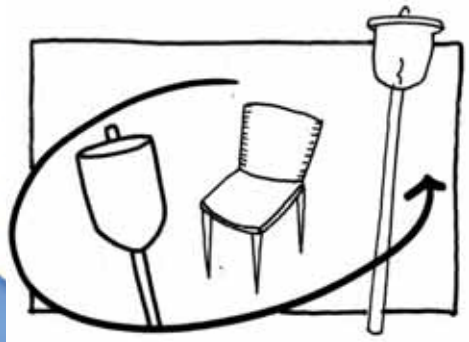
Aanlegplek



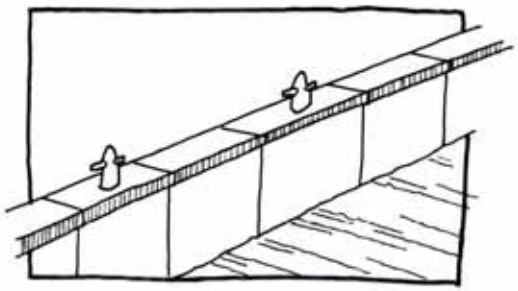


Inpassing bestaande boom

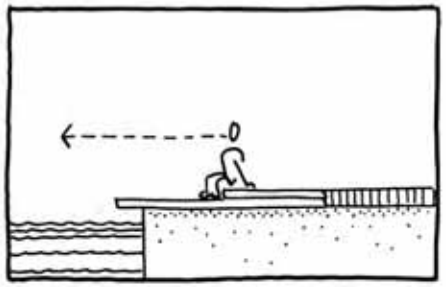




Inrichtingselementen als herkenbare familie



Havensfeer met kades en herkenbare elementen



Optimale waterbeleving



zitelementen en afvalbakken



Muur met hekwerk ter valbescherming



kademuren met bolders



optie: boomstammen ter voorkoming van wildparkeren zolang Kanaalweg nog niet autovrij is



wegdeknagels



plantenbakken



Afvalbak

Meubilair & Kade

Voornaamste aandachtspunt is dat de keuze voor het meubilair de sfeer van het terrein versterkt en dat de onderlinge objecten als familie herkenbaar zijn. Daarom hebben wij gekozen voor een basistint Noir 100 Sablé. Door de materialen een iets ruw oppervlak te geven ontstaat een fraaie gietijzer-look. Hieronder worden beknopt alle elementen omschreven:

Afvalbak:
Type Center (Samson)
Body: staal verzinkt en 2-laags gecoat in de kleur Noir 100 Sablé.
Kop: gietaluminium en 2-laags gecoat in de kleur Noir 100 Sablé.
Binnenbak: staal verzinkt.
Inclusief: slot en fundering voor bevestiging in maaiveld.
Diameter 41cm, hoogte 110cm boven maaiveld.
Inhoud 70 liter

Zitmeubilair (banken en stoelen):
Type Montseny (Samson)
Zitting: FSC-gecertificeerd hardhout behandeld met houtolie.
Poten: gietijzer gecoat in de kleur Noir 100 Sablé

Bolders (t.p.v. kademuur en als anti-inrijpaal):
Gietijzeren Bolder (Samson). Met montagepijp en bewapeningsstaven in het werk aan te storten. Met behulp van een speciale put is de bolder wegneembaar te maken (t.b.v. inrijden hulpdiensten). Hoogte boven maaiveld 30cm. Vast: inclusief montagepijp en bewapeningsstaven.Wegneembaar: inclusief speciale put en sleutel.

Punaises/wegdeknagels als vakmarkering parkeervoorziening paviljoen):
Massief gietijzeren wegdeknagel (Samson). Met aangegoten pin t.b.v. verlijming op maaiveld. Diameter 100mm, dikte 25mm.



Zitelementen ‘Montseny’



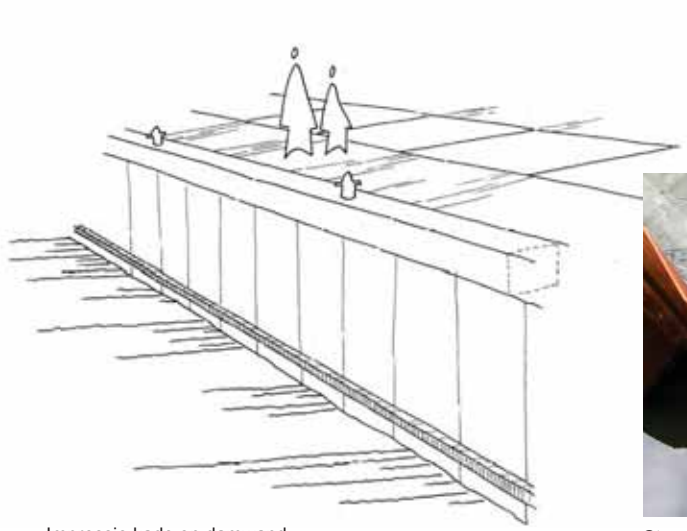
Bolders langs de paden



Wegdeknagels



Bolders langs de paden



Impressie kade en damwand



Standaard damwandelementen



Plantenbak

Fietsenrekken:
Maatwerk in stijl van type Linea, leverancier GroundLevel. 100cm breed en 90 cm hoog, cortenlook.

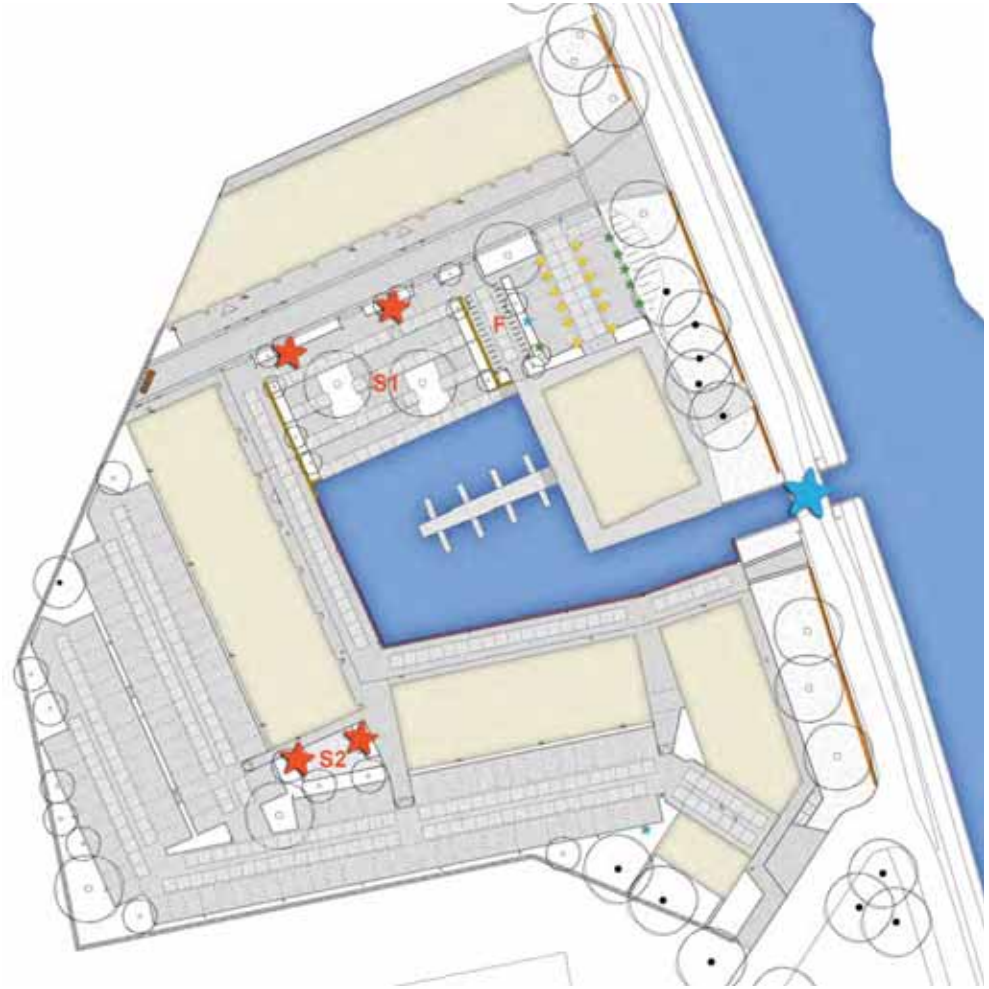
Hekwerk Kademuur:
Maatwerk in stijl van type Linea, leverancier GroundLevel. 100cm breed en 90 cm hoog, cortenlook.

Plantenbak:
Maatwerk. 100x100x80 cm, cortenstaal.

Afzetpaal:
Type Rondo, 140mm doorsnede en 90cm hoog boven maaiveld. Kleur kleur Noir 100 Sablé. Enkele palen inklpabaar i.v.m. bereikbaarheid hulpdiensten (zie plankaart).

Tijdelijke anti-parkeervoorziening langs Kanaalweg:
Zolang autoverkeer mogelijk blijft over de Kanaalweg dient een antiparkeervoorziening te worden aangebracht. Hiervoor willen wij boomstammen gebruiken welke na kap van aanwezige bomen vrijkomen.

Damwand:
De overgang van straat naar water wordt vormgegeven door een speelse combinatie van standaard damwand met betonnen deksloof. Damwand VL603 (leverancier InfraRentals o.g.), B60cm en H31cm.





Zandboot1: speelplezier voor de kleinsten op veilige afstand van het water en met voldoende zitgelegenheid voor de oplettende ouders.

Fietsenrekken (F), en elektrisch oplaadpunt (blauwe ster)

Brug (n.t.d.)

Bebording

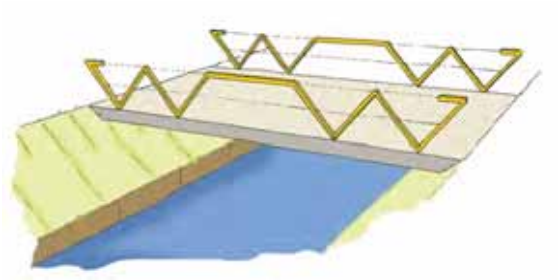
Speelplek
S1: speelaanleidingen
S2: speeltoestel

Speeltoestel:
Zandboot 1, hout, leverancier Goede Speelsystemen.

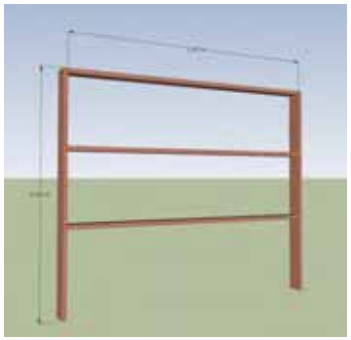
Bebording:
Een aantal verkeerborden (standaard) -waaronder parkeerplaats mindervaliden- krijgt een plek op het terrein. De palen worden gecoat in kleur Noir 100 Sablé.

Oplaadpunt Elektrische auto's:
Op een tweetal plaatsen wordt een oplaadpunt voor elektrische auto's aangebracht. Dit wordt in de besteksfase verder afgestemd met de gemeente Utrecht.

Brug:
De brug op de Kanaalweg wordt in de volgende projectfases nader uitgewerkt. Ons beeld is een licht getoogde brug (standaard betondek) met een stijlvolle, strakke leuning waarin twee 'W's' zijn verwerkt. Enerzijds een stoere verwijzing naar vakwerkconstructies, anderzijds de initialen van de WilhelminaWerf. De balusters kunnen op maat worden gemaakt door Streetlife. Aangezien exacte maarvoering van de brug dient te worden afgestemd met de gemeente Utrecht wordt dit in de technische uitwerking definitief verwerkt.



Schetsimpressie Brug



Fietsenrek

Bebording standaard

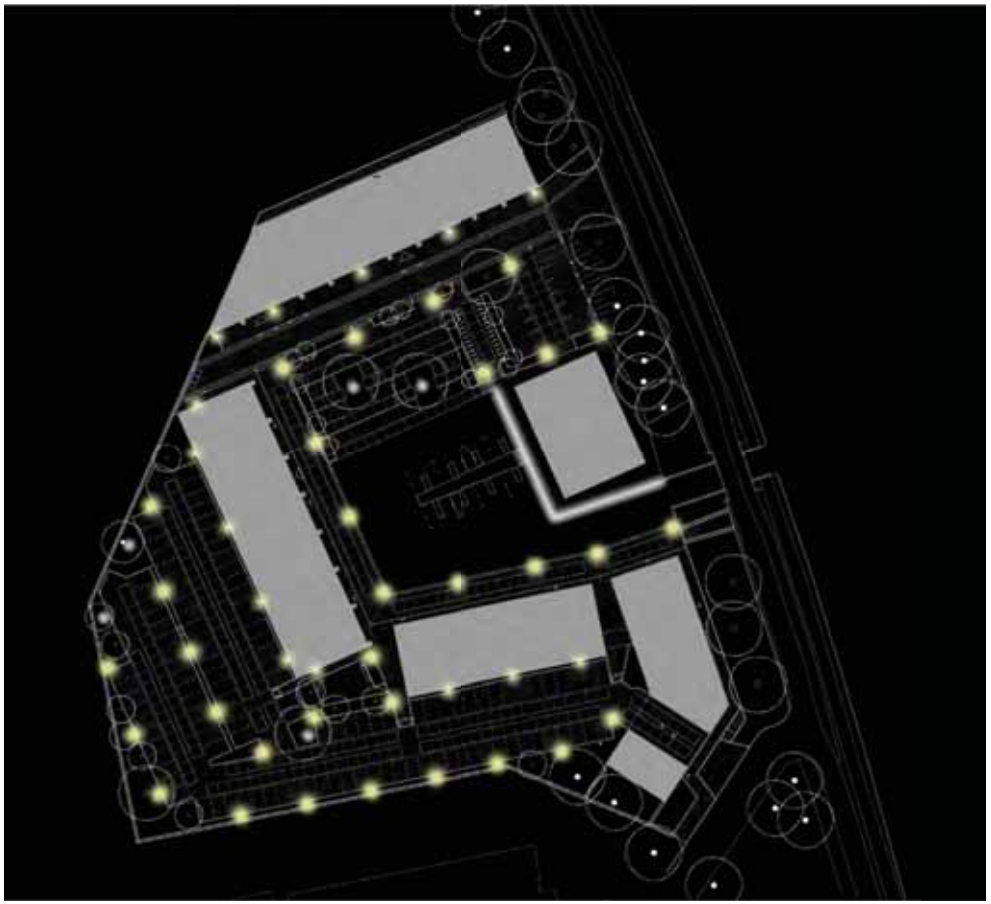


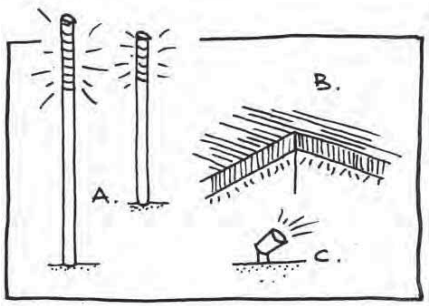


Brug/baluster: inspiratie brug Streetlife. type Crossline
In overleg definitief uitwerken en maatvoeren.



Inspelen op nieuwe ontwikkelingen





Verlichtingstypen:
Masten (A.)
Vlonder(lijn)verlichting (B.)
Uplights (C.)







Bijzondere verlichting langs de vlonder



Masten, Indal Linea 161



Masten



Uplights



Vlonder(lijn)verplichting



Philips schijnwerper
DecoFlood² LED BVP626

Verlichting

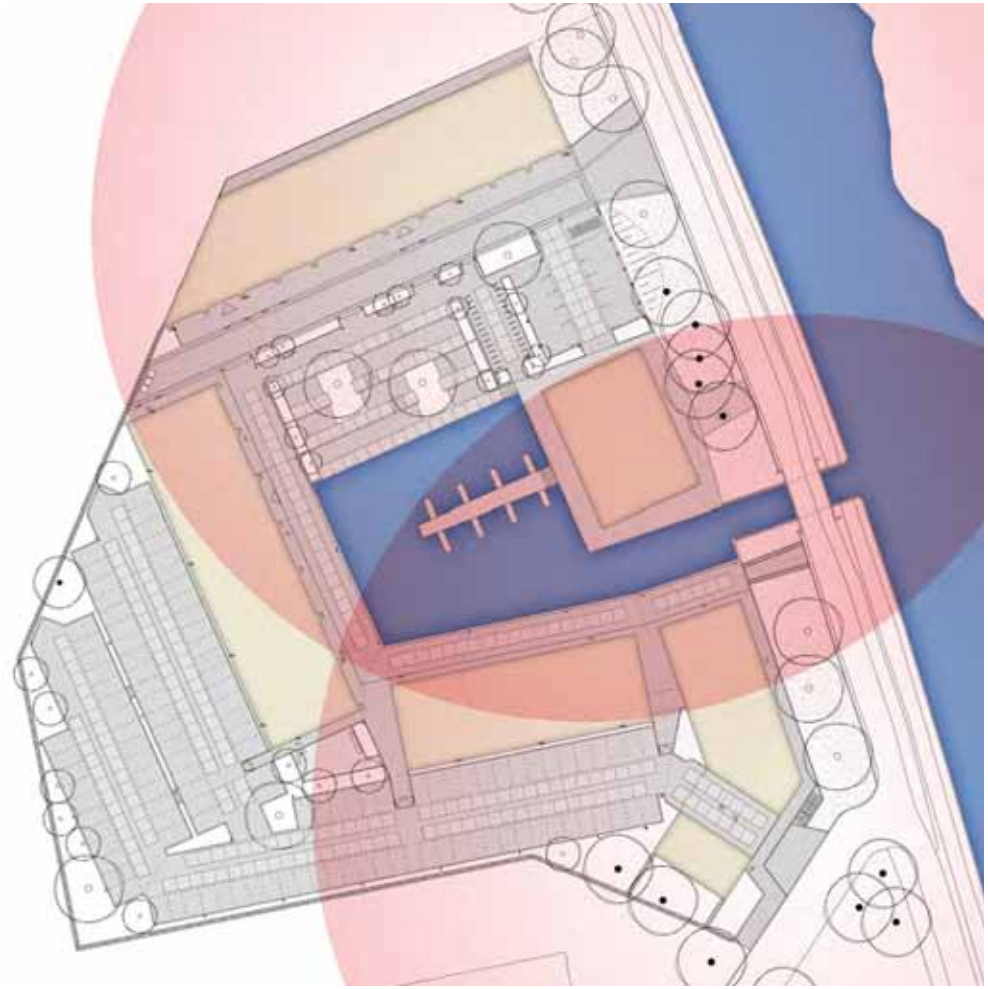
Om een goede en veilige buurt te creëren is voldoende verlichting een vereiste. Daarnaast willen wij haar inzetten om markante plekken met te verbijzonderen en verwijzen naar het oorspronkelijk karakter van de plek.

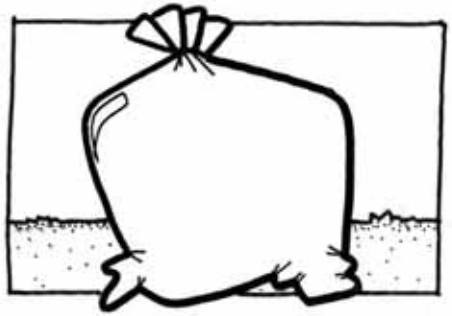
De functionele straatverlichting (masten):
Langs de straten, waar mogelijk gekoppeld aan de kademuren/damwanden, en op het parkeerterrein dient te worden voorzien in voldoende verlichting. Wij hebben de posities van de Indal masten indicatief weergegeven. Daarnaast is een aantal lichtpunten aangewezen tegen de gevel aan. In overleg met de architect dient merk en type te worden bepaald, alsmede de definitieve positie. Qua kleurstelling willen wij aansluiten bij overige materialisatie, d.w.z. een donkergrijze gietijzer-look ‘noir sablé’.

Accentverlichting vlonder
De vlonder rondom het paviljoen wordt op bijzondere manier verlicht (vanaf de onderzijde). Hierdoor lijkt zij in het avondduister te zweven in het havenlandschap, wat een magische sfeer oproept en de exclusiviteit van het paviljoen benadrukt. Door met ledlicht te werken kan bovendien worden afgewisseld in kleurstelling en lichtsterkte.

Uplights / schijnwerpers:
Een aantal markante bomen wordt van onderaf aangelicht middels uplights. Dit zorgt vooral op het parkeerterrein en het kadeplein voor een aanzienlijke kwaliteitsimpuls.

Lichttechnisch dient alles in de besteksfase te worden doorberekend.





Afval wordt centraal ingezameld op een maximale loopafstand van 75m voor de bewoners

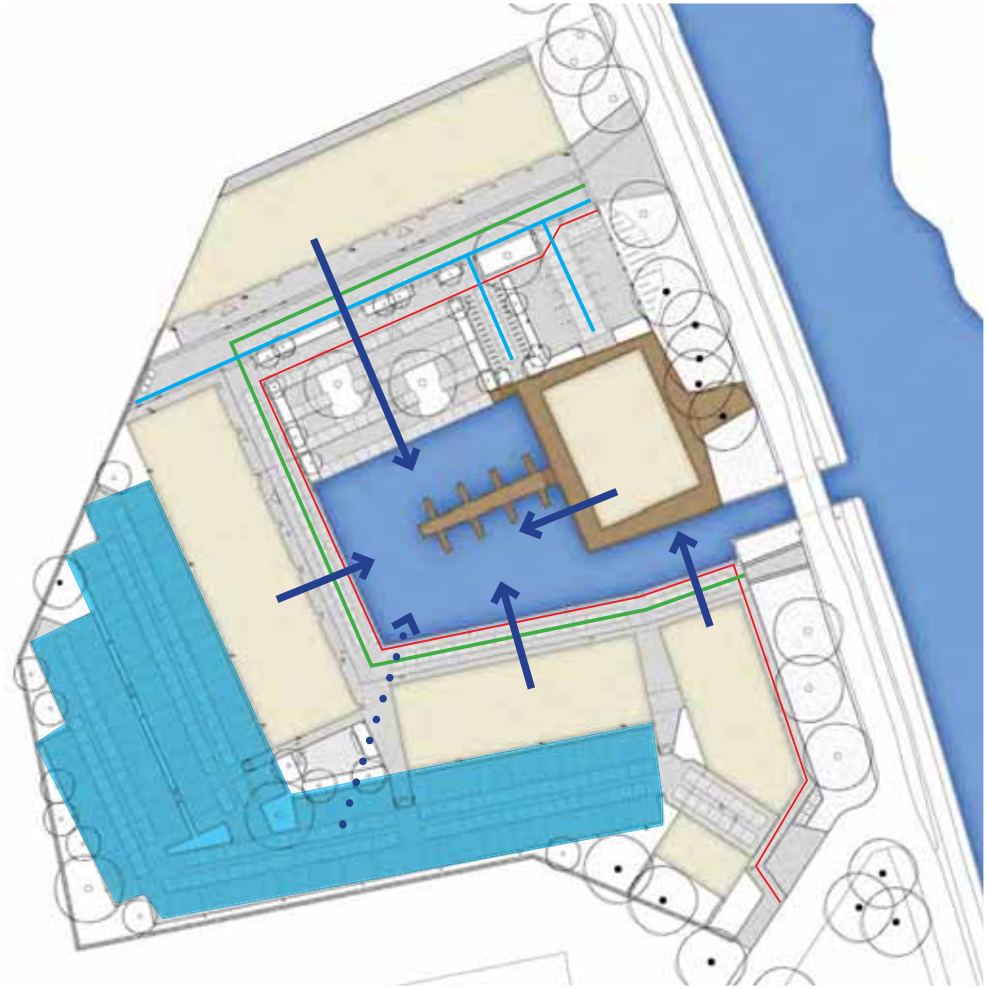


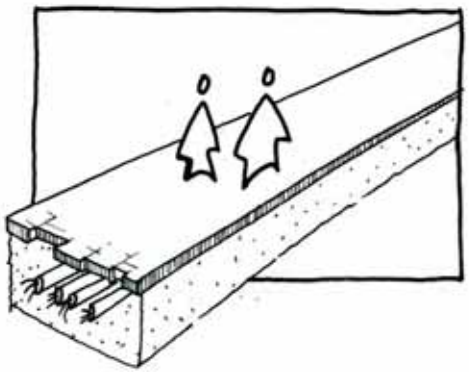
Ondergrondse afvalcontainer, bv ‘Metro’ van Vconsyst (nader afstemmen met de gemeente Utrecht)

Afval

Het afval wordt centraal verzameld in ondergrondse containers (type conform eisen gemeente Utrecht). Deze dienen binnen 75 meter van de verschillende entrees te liggen. Dat hebben wij op bovenstaande afbeelding weergegeven.

De containers zijn ingetekend met de afmetingen 1,50m x1,50m. In overleg met de gemeente wordt bepaald welk merk en type wordt toegepast.





Kabels en leidingen als onzichtbare wereld onder de straten en pleinen.



Regenwater wat op daken en straten valt zoveel mogelijk lozen op de binnenhaven.

Nuts onder de voetgangerszone langs de verlichtingsmasten

Riolering onder de rijweg/straat

HWA-straat op oppervlaktewater

HWA-daken op oppervlaktewater

HWA parkeerterrein filteren en indien mogelijk lozen op oppervlaktewater

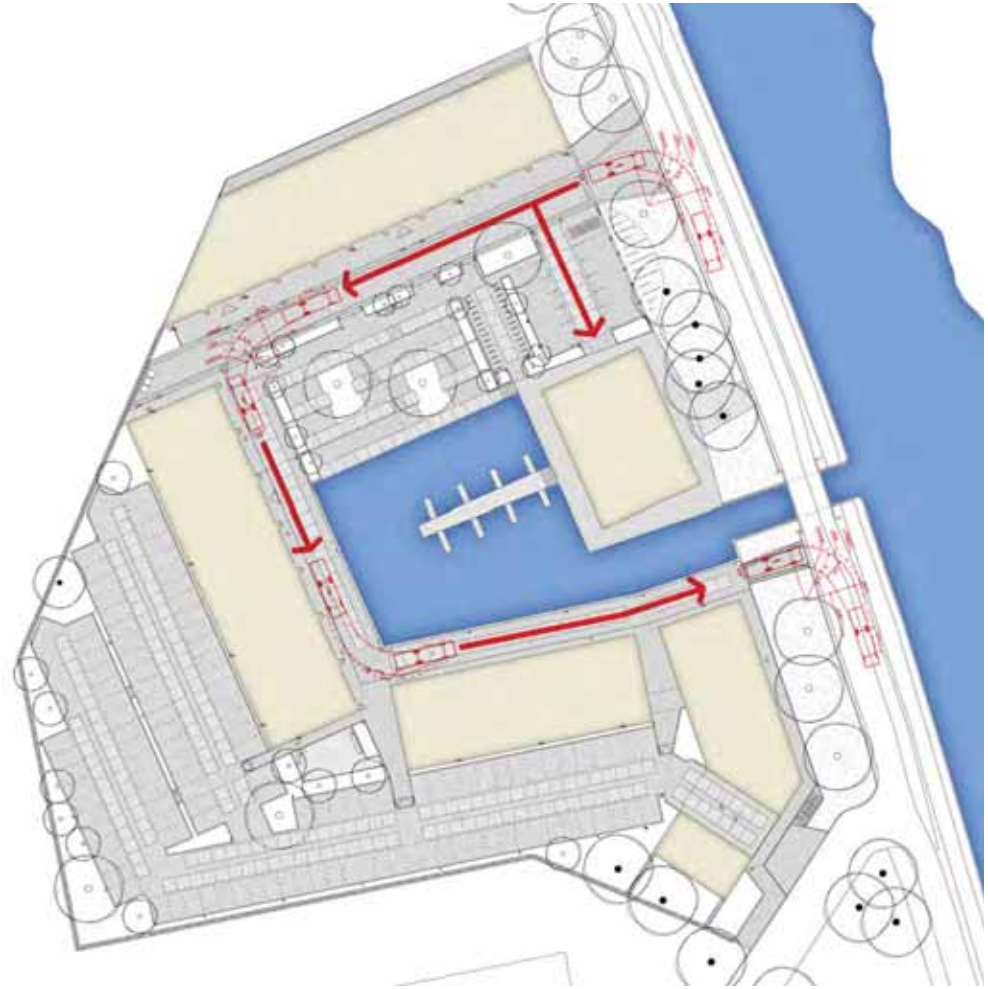
Nuts-voorzieningen

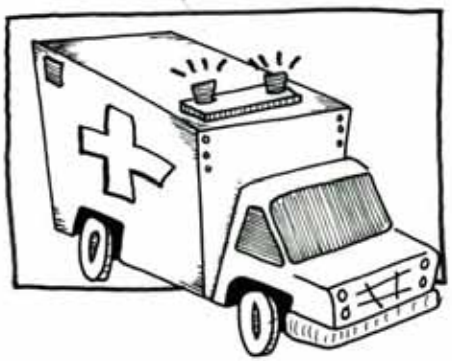
Bovenstaande afbeelding geeft indicatief de tracé's van de nutsvoorzieningen weer. De rode lijn is het "standaard kabelpakket". De groene lijn betreft de riolering (vuilwater) en de blauwe lijnen hebben betrekking op het hemelwater.

Ons voorstel is om het dakwater en het water wat op de bestrating valt te verzamelen en direct op het oppervlaktewater te lozen.

Het water van het parkeerterrein dient, alvorens geloosd te worden, te worden gezuiverd, bijvoorbeeld door middel van een zandvang. In de technische uitwerking moet blijken of dit in het plangebied is te realiseren. Mocht dit niet het geval blijken dan wordt op de riolering aangesloten.

Bij de uitwerking van de NUTS tracé's dient specifiek rekening te worden gehouden met bestaande bomen en hun wortelpakket. In deze fase voorzien wij niet direct wrijving tussen beiden.





Voor hulpdiensten dient het plangebied en de verschillende bouwblokken te allen tijde bereikbaar te zijn.

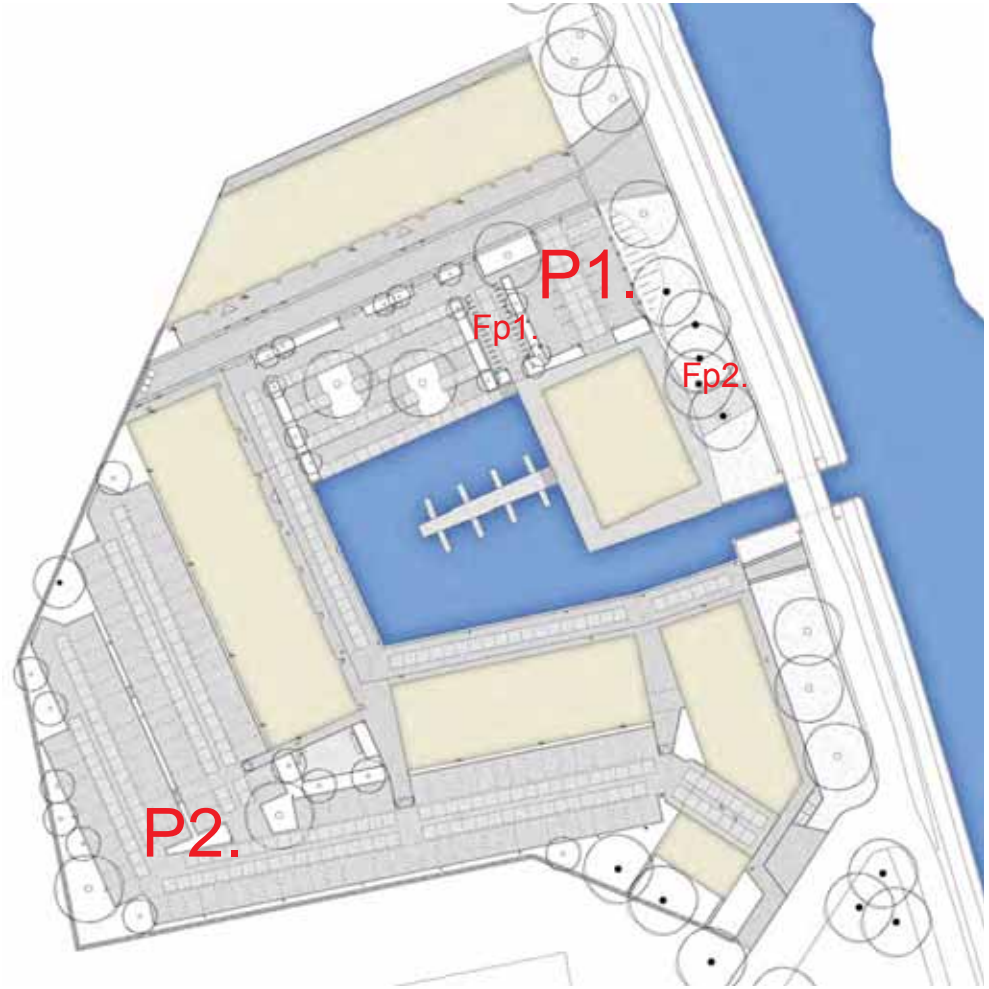


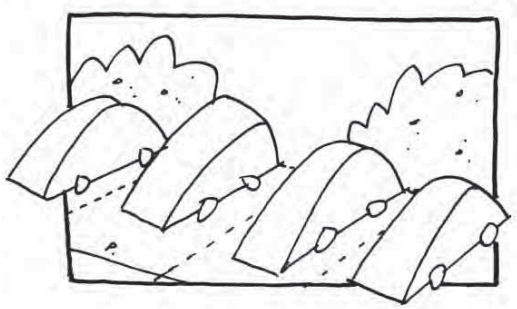
Bereikbaarheid hulpdiensten

Hulpdiensten

Bovenstaande afbeelding geeft schematisch de aanrijdroute weer van de brandweer (en andere hulpdiensten). Op cruciale punten is een draaicirkel ingevoegd waarmee aangetoond wordt dat het gehele gebied bereikbaar is. Opstelplekken worden niet formeel aangegeven, aangezien de wagens vrijwel overal kunnen staan en beschikken over voldoende ruimte (minimaal 10x5 meter). Met de haven in de directe nabijheid is er in ieder geval voldoende oppervlaktewater aanwezig, echter ook in tijden van (extreme) vorst moet de brandweer van water worden voorzien.

Bovenstaande tekening is reeds afgestemd met dhr. Verbree van de Brandweer/VRU en hij heeft geen opmerkingen geplaatst. Of er hydranten noodzakelijk zijn is afhankelijk van de bouwaanvraag. Hierin wordt behoefte gesteld waarna in de “openbare” ruimte gekeken moet worden naar een inpassing. Mochten hydranten in de openbare ruimte worden meegenomen dan nemen wij dit mee in het bestek (bij voorkeur in maaiveld, a niveau opgelost).





Parkeervraag:

61 woningen tot 55m2 x 0,43 = 27 parkeerplaatsen
60 woningen 55-80 m2 x 0,94 = 57 parkeerplaatsen
45 woningen 80-130m2 x 1,02 = 46 parkeerplaatsen

220m2 café/bar/cafetaria 2,2 x 3,4 = 8 parkeerplaatsen

Totaal benodigd: 138 parkeerplaatsen

Vijf deelauto's (vijf deelauto's vervangen twintig reguliere parkeerplaatsen) komen wij op een totaal te realiseren van **123 parkeerplaatsen**.

Parkeeraanbod:

P1: Ruimte voor 10 auto's (waarvan 5 deelauto's)
P2: Ruimte voor 119 auto's
Totaal: 129 auto's (+6)

Fp1.: Ruimte voor 52 fietsen (voldoet aan eis)
Fp2.: Ruimte voor fietsen (n.t.b.)

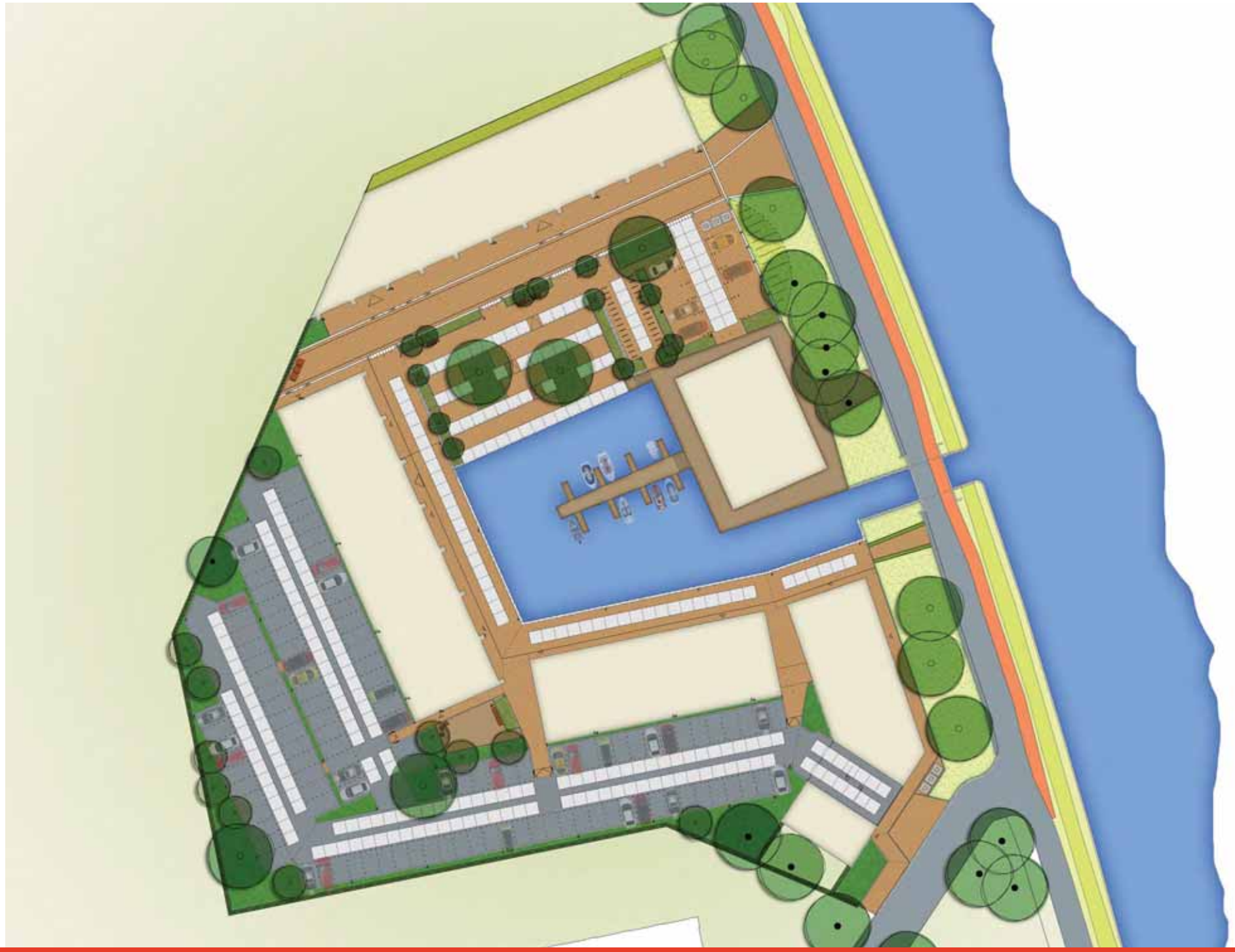
Het parkeeroverschot kan worden benut voor het realiseren van extra mindervalide-parkeerplaatsen (afhankelijk van toekomstig bewoners).

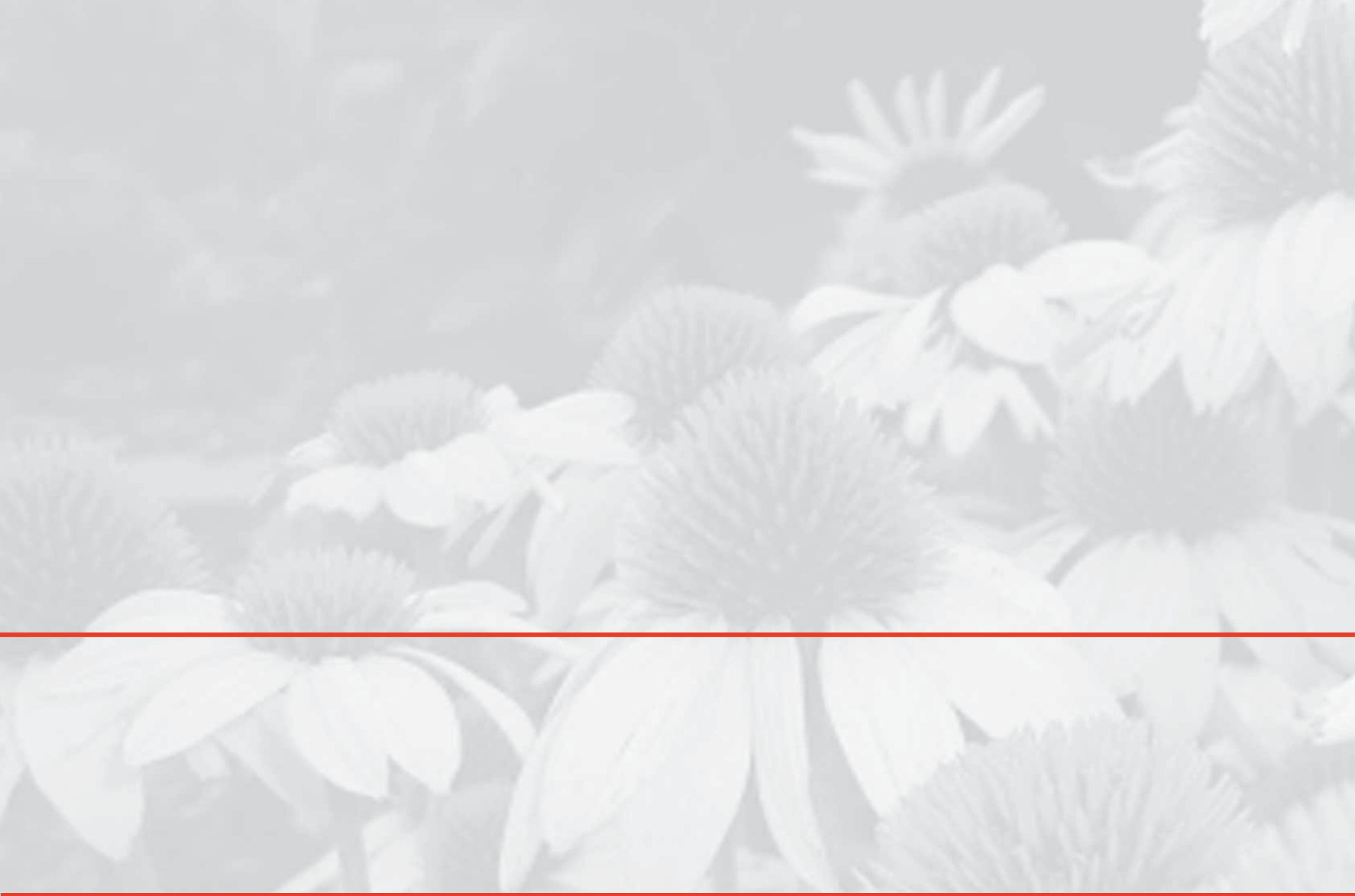
Parkeren

De bewoners en de bezoekers parkeren de auto's in principe in de zuidwesthoek van het plangebied waar een fraaie parkeervoorziening is bedacht. Hier benadrukken stelconplaten de rijwegen en basaltkeien de parkeervakken. Waar ruimte over is wordt optimaal ingezet op groen.

Ten noorden van de horecavoorziening is een kleine parkeerkoffer ontworpen ten behoeve van bezoekersparkeren en deelauto's. Hier wordt -evenals op het grote parkeerterrein- een oplaadpunt voor elektrische auto's gerealiseerd.

Fietsen worden voor een groot deel inpandig gestald. Er is echter een aantal rekken aanwezig om het bezoek -vooral t.b.v. het horecapaviljoen- op te kunnen vangen.





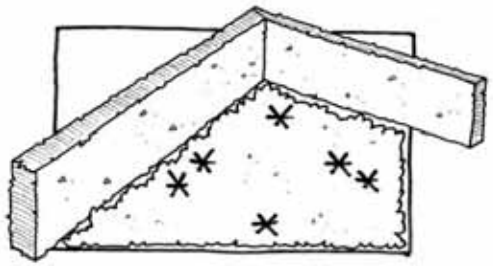
4. beplantingsplan

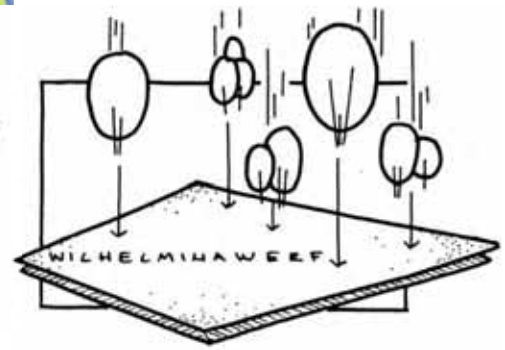



Luzula sylvatica


Hydrangea paniculata


Narcissus


Basis voor het groen bij het parkeren: lage beplanting, accenten en een hoge beukenhaag....



...met random verspreid staande bomen.


Carex pendula


Tulipa

Groen - parkeerplaats-

Om de groenbeleving te optimaliseren hebben wij gekozen voor een heldere opzet van de plantvakken. Om te beginnen is een stevige afbakening voorgesteld in de vorm van een 2m hoge beukenhaag. Daarnaast is een basis van Luzula sylvatica (laagblijvend siergras) bedacht. Dit is een robuust gras wat zeer geschikt is als bodembedekker voor grotere oppervlakten. De bloei in de periode april tot juni bestaat uit ingetogen witte aren. In de winter blijft deze grasachtige vaste plan groen. Binnen deze ‘basis’ is ruimte voor accentbeplanting, vooral waar de vakken wat groter worden -vooral in de hoeken van het plan. Deze accentbeplanting bestaat uit Hydrangea (hortensia’s) en hoog uitgroeiende siergrassen (Carex pendula).

Rondom de parkeerplaats kan slechts een klein aantal bomen behouden blijven: een acacia, een populier en een wilg. Deze worden aangevuld met meer gecultiveerde boomsoorten. Een trompetboom en een tulpenboom voor uitbundige bloei, goed zichtbaar vanuit de appartementen. Daarnaast worden Betula pendula ‘Crispa’ (berken) toegevoegd waarmee het industriële karakter wordt benadrukt. Met elkaar vormen de bomen een speels en toch overzichtelijk geheel, rondom de robuuste parkeerplaats.


Luzula sylvatica
Fagus sylvatica
Carex pendula
Hydrangea paniculata 'Limelight'
Narcissus 'Dutch Master', Tulipa 'Conqueror'
Grondspob / Schijnwerper
parkeerterrein kantoren


Betula pendula 'Crispa'
Catalpa speciosa
Liriodendron tulipifera
Bestaande boom
parkeerterrein kantoren



Betula pendula ‘Crispa’ (berk)



Berken



Catalpa speciosa (Trompetboom)



Catalpa speciosa (Trompetboom)



Liriodendron tulipifera (Tulpenboom)

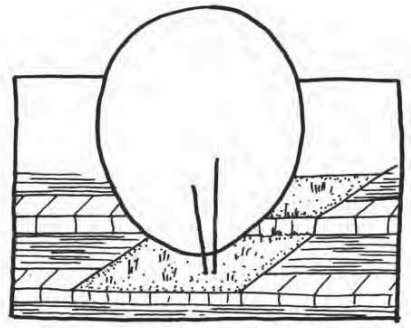


Liriodendron tulipifera (Tulpenboom) - herfstbeeld



Bloem van de tulpenboom





Schematische weergave van de groeninrichting op het kadeplein

Mix A:

Lavandula angustifolia 'Alba' (1.)
Achillea millefolium 'Cerise Queen' (2.)
Calamagrostis brachytricha (3.)
Geranium macorrhizum 'Ingwersen's Variety' (4.)
Echinacea purpurea 'Alba' (5.)













Groen -Kadeplein-

Vaste planten, grassen en bomen

Op het kadeplein wordt een aantal groenvakken aangebracht met ruimte voor forse bomen. Ons voorstel is om de vakken in te planten met onder andere uitbundige bloeiende Geraniums, Persicaria en Anemonen. Samen met grasachtigen vormen zij een spectaculair plantspel wat fraai contrasteert met de strakke verhardingen rondom.

Subtiele verschillen in de soortensamenstelling zorgen voor afwisseling en onderscheid, zonder dat het geheel onoverzichtelijk wordt. Zo is een helder doch subtiel onderscheid gemaakt tussen:

- beplanting langs fietspad en parkeerplaats (mix A);
- beplanting als "boekensteun" aan weerszijden van het kadeplein (mix B);
- beplanting in grotere vakken met iepen (mix C).

De kenmerkende beplanting wordt doorgezet bij de speelplek waarmee een fysieke schakel is gecreëerd tussen het havenmilieu en de achterliggende parkeerplaats.


Lavandula angustifolia 'Alba'
Calamagrostis brachytricha
Achillea millefolium 'Cerise Queen'
Geranium mac. 'Ingwersen's Variety'
nb. Echinacea, Tulipa en Allium mengen conform bollenplan (p.42-43)
Mix A
Mix A
Mix A
Mix C
Lavandula angustifolia 'Alba'
Bergenia 'Baby Doll'
Achillea millefolium 'Hoffnung'
Sporobolus heterelepis
Persicaria amplexicaulis 'Rosea'
Anemone hybrida 'Koningin Charlotte'
nb. Echinacea, Tulipa en Allium mengen conform bollenplan (p.42-43)
Mix A
Mix A
Mix C
Mix C
Mix B
Mix B
Achillea millefolium 'Hoffnung'
Calamagrostis brachytricha
Geranium mac. 'Ingwersen's Variety'
Persicaria amplexicaulis 'Rosea'
nb. Echinacea, Tulipa en Allium mengen conform bollenplan (p.42-43)
Mix C
Uitsnede plantvak Speelplek

Mix B:

Achillea millefolium ‘Hoffnung (1.)
Calamagrostis brachytricha (2.)
Echinacea purpurea ‘Alba’ (3.)
Geranium macorrhizum ‘Ingwersen’s Variety’ (4.)
Persicaria amplexicaulis ‘Rosea’ (5.)


3.


1.


3.


2.


4.


2.


5.

Mix C:

Achillea millefolium ‘Hoffnung (1.)
Anemone hybrida ‘Koningin Charlotte’ (2.)
Bergenia ‘Baby Doll’ (3.)
Sporobolus heterelepis (4.)
Lavandula angustifolia ‘Alba’ (5.)
Persicaria amplexicaulis ‘Rosea’ (6.)
Echinacea purpurea ‘Alba’


4.

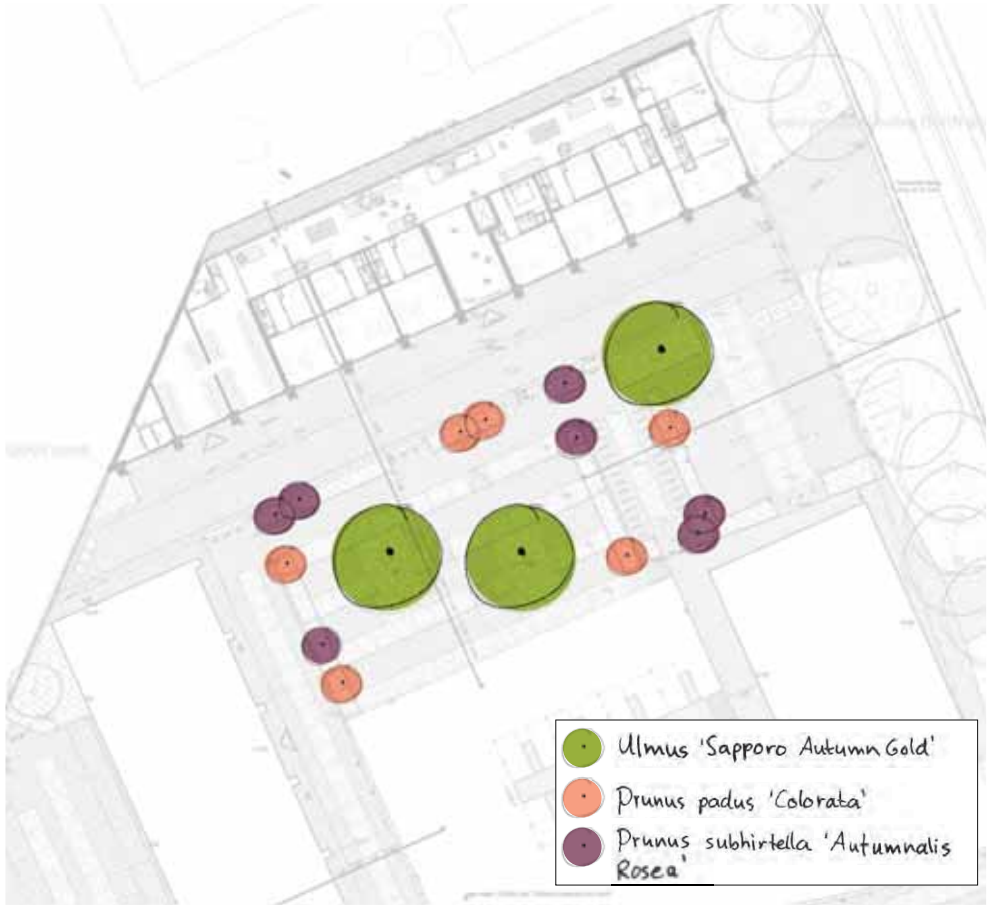

1.


5.


2.


6.


3.







Bloeiende sierkersen



Iepen op kadeplein





Ulmus 'Sapporo Autumn Gold'

Bomen

De robuuste trappartij vraagt om een stoere boomsoort. Vandaar de typisch Hollandse iep, die veelvuldig voorkomt langs kades. De licht grillige stam en takkenstructuur lijkt ons mooi te rijmen met de getoogde vormen in de architectuur. Zij krijgt een plek in de drie grotere plantvakken.

Verspreid over de kleinere plantvakken worden sierkersen aangeplant. Met hun uitbundige winter- en voorjaarsbloei kondigen zij op spectaculaire wijze het nieuwe groei- en bloeiseizoen aan. Daarnaast wordt hiermee geknipoogd naar het verleden van de plek als voornaam kwekersgebied.


a: Allium nigrum
t: Tulipa ‘Groenland’
e: Echinacea purpurea ‘Alba’
Uitsnede plantvak Speelplek



Echinacea purpurea ‘Alba’



Allium nigrum



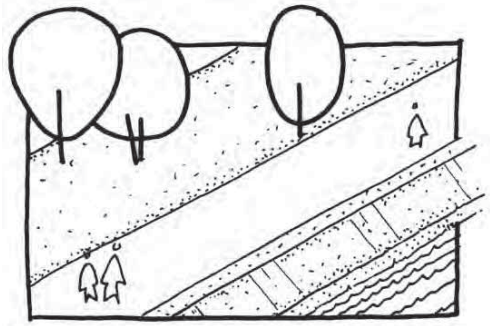
Tulipa ‘Groenland’

Bollen en strooigoed

De drie verschillende plantenmixen worden aangevuld met bollen en een strooigoed van Zonnehoeden (Echinacea) waarmee de seizoensbeleving extra wordt aangezet.

Vooral de overgangen van verschillende plantvakken en -soorten zijn aanleiding om bescheiden groepen tulpen, sieruien of zonnehoeden toe te voegen. Zij vergroten de dynamiek en de spanning van de verschillende plantvakken en geven letterlijk kleur aan de seizoenen.





Schematische weergave van de groeninrichting langs de kanaalzone





Enkele essen worden toegevoegd



Beeld van de kanaalzone: gras en bomen

Groen -Kanaalzone-

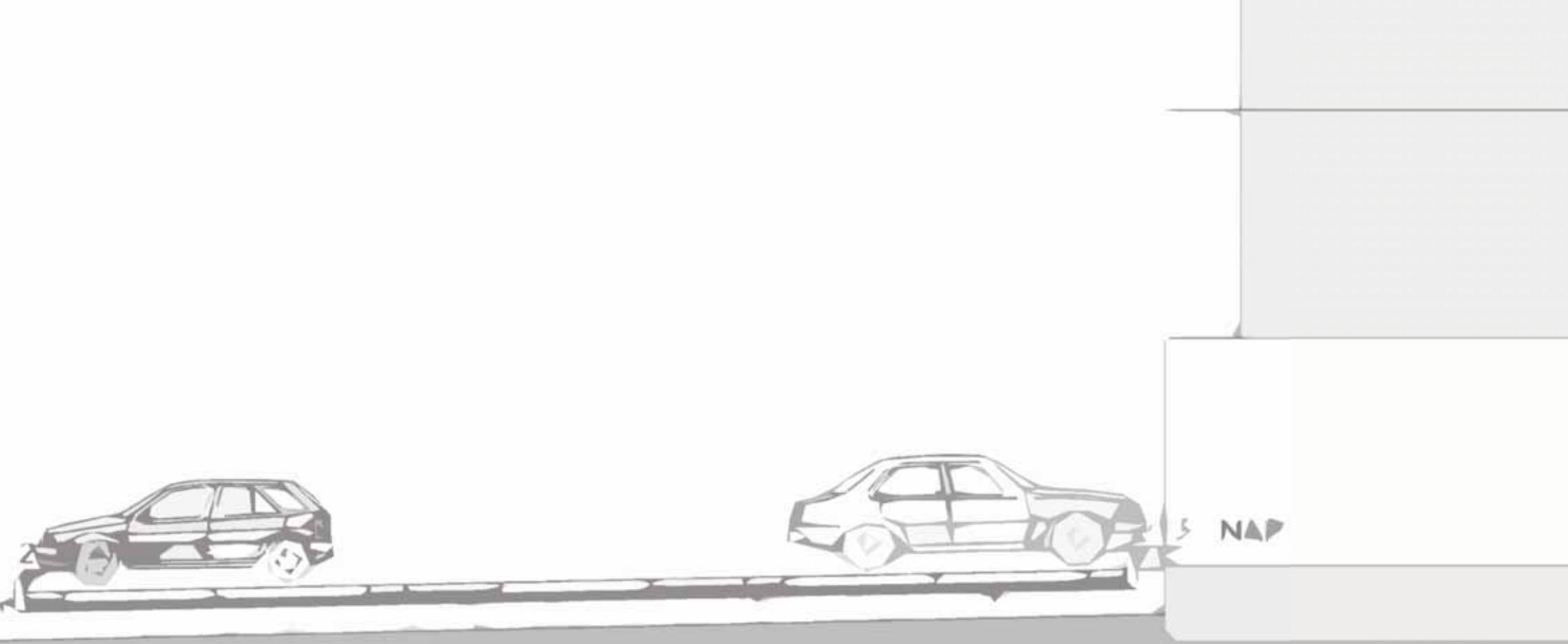
De Kanaalzone behoudt haar karakterstieke uitstraling met gras en verspreid staande bomen, welke wij zoveel mogelijk trachten te behouden. De inheemse soorten die hier hoofdzakelijk voorkomen zijn wilg, populier en es. Wij voegen een aantal essen toe om het beeld te versterken.

		Kanaalzone	hoogte	cm	bloeikleur en	bijzonderheden	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
		Bomen																
7	st	Fraxinus excelsior	25	m	lichtgeel	zaadvorming opvallender dan de bloei												

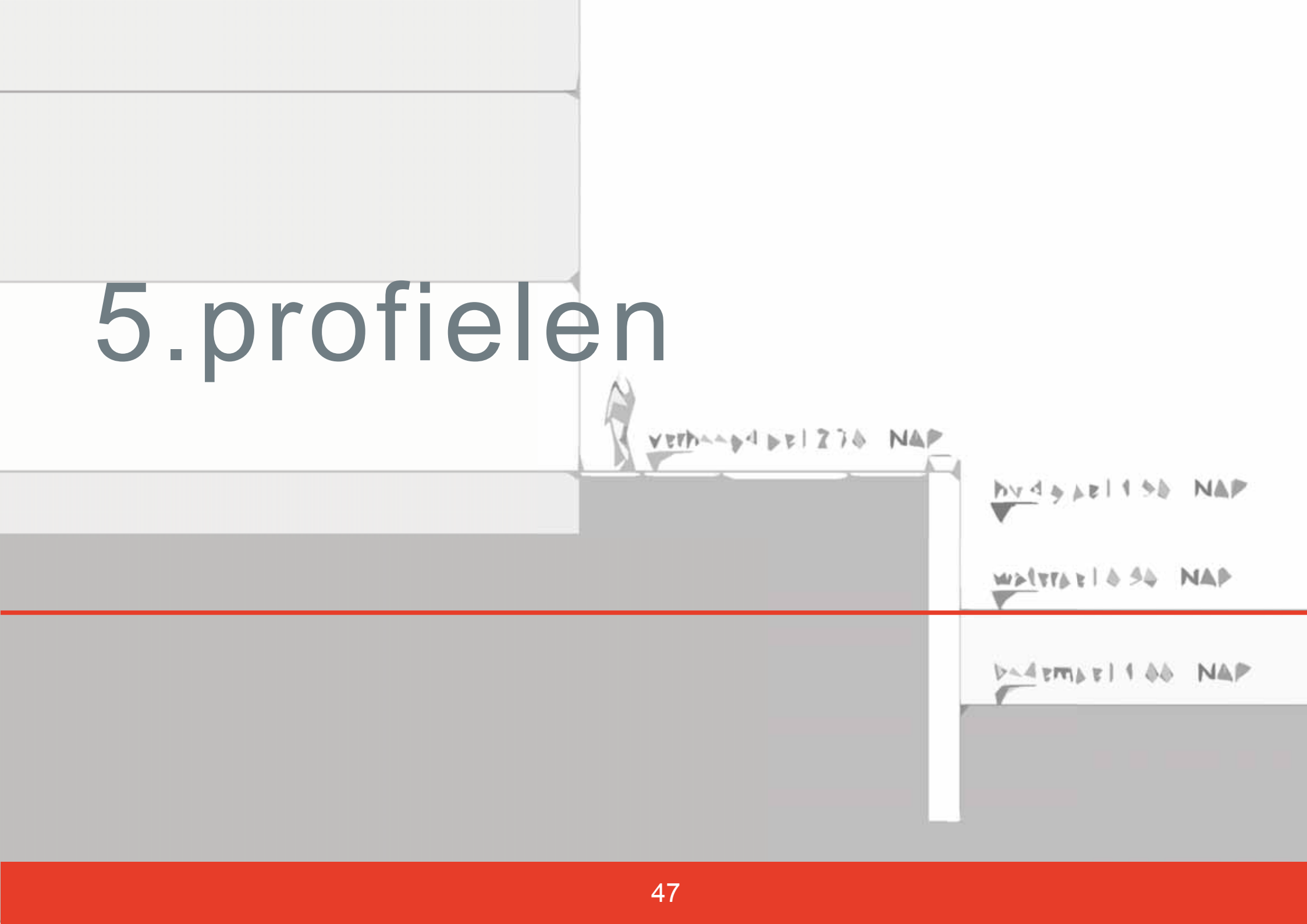
		Kadeplein	hoogte	cm	bloeikleur en	bijzonderheden	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
		Bomen																
6	st	Prunus padus 'Colorata'	7	m	lichtroze	groenpaars blad												
7	st	Prunus subhirtella 'Autumnalis Rosea'	7	m	roze/wit	winterbloeiend												
3	st	Ulmus 'Sapporo Autumn Gold'	20	m	lichtgeel	zaadvorming opvallender dan de bloei												
85	m2	Vaste planten en grassen 1.																
		Achillea millefolium 'Cerise Queen'	70	cm	roze	iets viltig blad												
		Calamagrostis brachytricha	120	cm	bruin	bloeiaren tot maximaal 120cm												
		Echinacea purpurea 'Alba'	100	cm	wit	als strooigoed												
		Geranium macorrhizum 'Ingwersen's Variety'	35	cm	roze	bodembedekker												
		Lavandula angustifolia 'Alba'	40	cm	roze of wit	langs doorsteekjes in plantvakken, geur!												
45	m2	Vaste planten en grassen 2.																
		Achillea millefolium 'Hoffnung'	55	cm	off-white	iets viltig blad												
		Calamagrostis brachytricha	120	cm	bruin	bloeiaren tot maximaal 120cm												
		Echinacea purpurea 'Alba'	100	cm	wit	als strooigoed toepassen tussen Achillea en Lavendel en Achillea en Geranium												
		Geranium macorrhizum 'Ingwersen's Variety'	35	cm	roze	bodembedekker												
		Persicaria amplexicaulis 'Rosea'	110	cm	zachtroze	bloeiaren												
113	m2	Vaste planten en grassen 3.																
		Achillea millefolium 'Hoffnung'	55	cm	roze	iets viltig blad												
		Anemone hybrida 'Koniging Charlotte'	90	cm	roze													
		Bergenia 'Baby Doll'	30	cm	witroze	bodembedekker												
		Sporobolus heterolepsis	60	cm	geelbruin													
		Lavandula angustifolia 'Alba'	40	cm	roze of wit	langs doorsteekjes in plantvakken, geur!												
		Persicaria amplexicaulis 'Rosea'	110	cm	zachtroze	bloeiaren												
		Bollen																
600	st	Allium nigrum	60	cm	wit	tussen de Achillea millefolium 'Cerise Queen', Persicaria en Anemone												
900	st	Tulipa 'Groenland'	55	cm	groenroze	tussen de Achillea millefolium 'Hoffnung' en Geranium (niet onder boomkronen)												

		Mobiele plantenbakken	hoogte	cm	bloeikleur en	bijzonderheden	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
3	st	Magnolia stellata	2	m	wit	in het midden van de cortenstalen plantenbak												
36	st	Luzula pilosa	15	cm		als bodembedekker in de cortenstalen plantenbak												

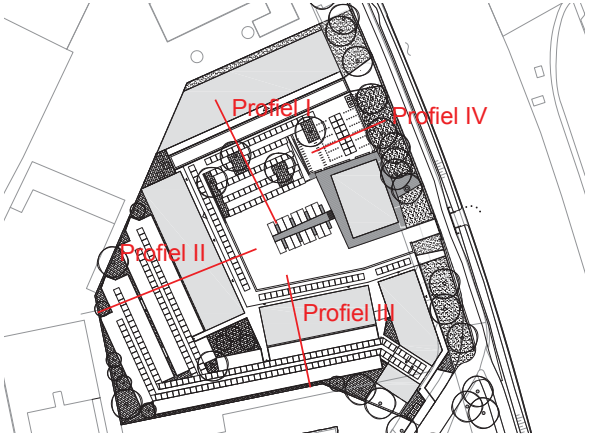
		Parkeerterrein	hoogte	cm	bloeikleur en	bijzonderheden	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
		Bomen																
11	st	Betula pendula 'Crispa' / 'Dalecarlica'	12	m	geelgroen													
1	st	Catalpa speciosa	17	m	wit met paars	opvallende langwerpige vruchten in winter												
1	st	Liriodendron tulipifera	22	m	geel met rood	kegelvormige vruchten in herfts/winter												
		Heesters																
120	st	Hydrangea paniculata 'Limelight'	200	cm	groenwit													
60	m2																	
		Vaste planten en grassen																
640	m2	Luzula sylvatica	45	cm		bodembedekker												
60	m2	Carex pendula																
		Bollen																
600	st	Narcissus 'Ducth Master'	45	cm	geel	rondom de bomen, uitstrooien en planten												
900	st	Tulipa 'Conqueror'	12	cm	wit	op lange smalle stukken, uitstrooien en planten												

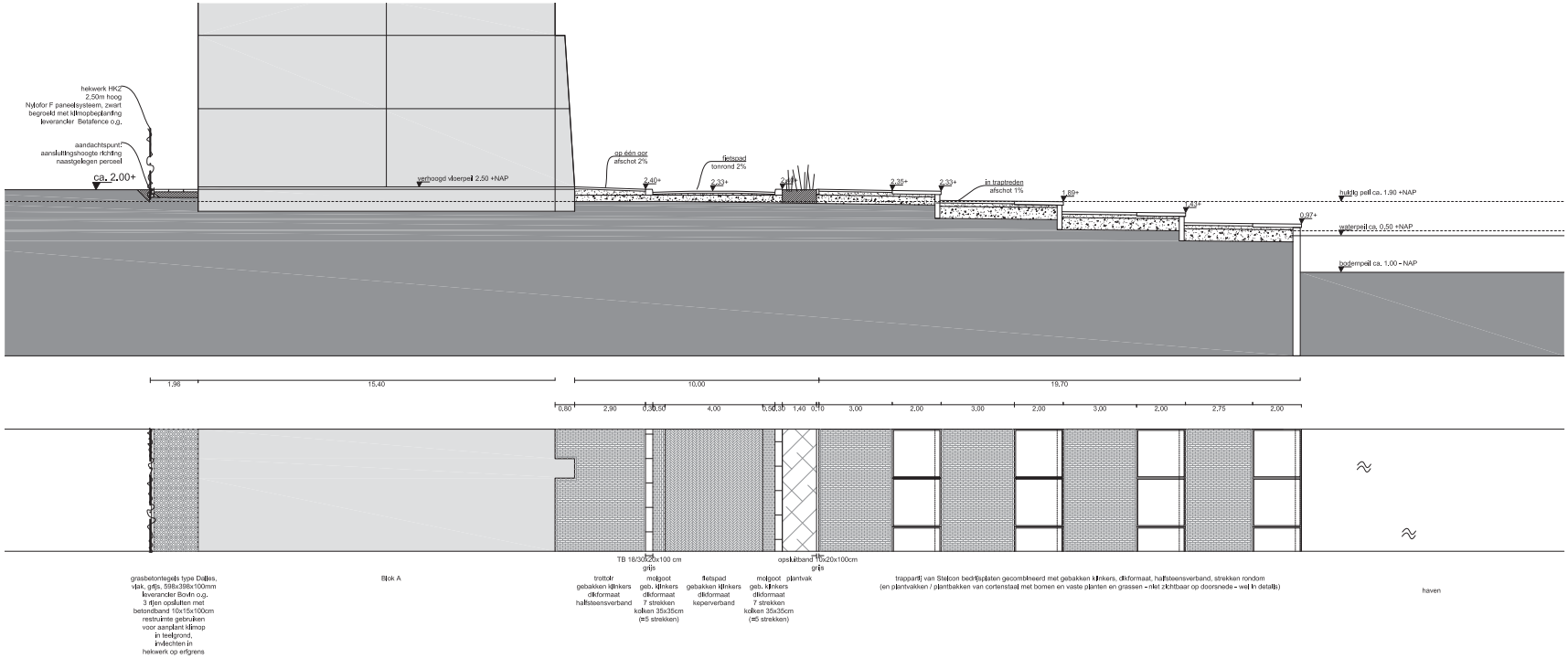

NAP

5.profielen

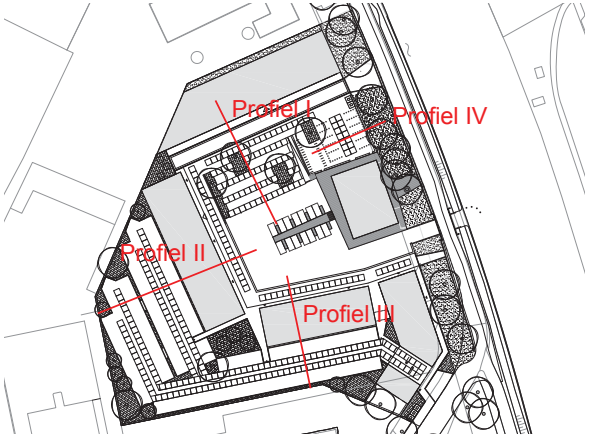


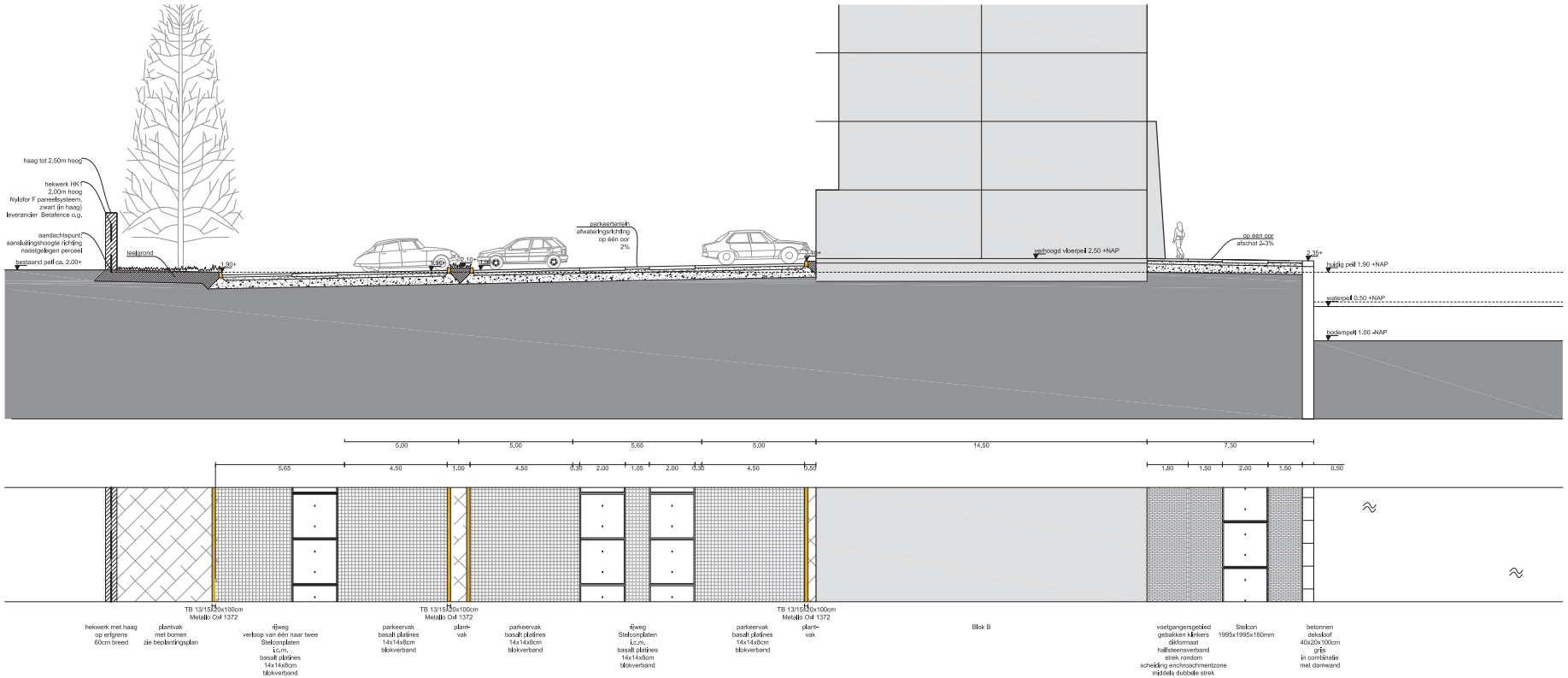
Profiel I


Profiel I
Profiel IV
Profiel II
Profiel III

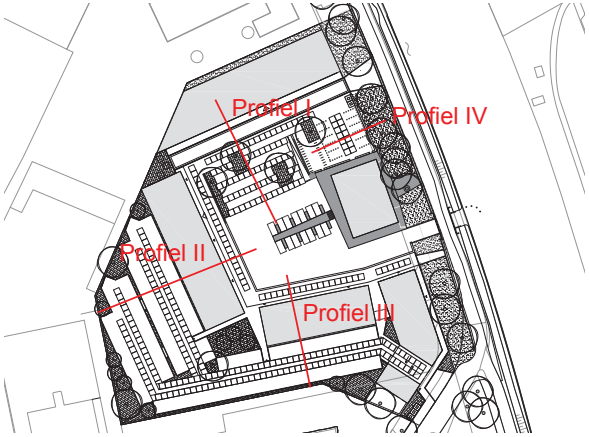

hekwerk HKZ
2.50m hoog
Nylofor F paneelsysteem, zwart
begroeid met klimopbeplanting
leverancier Betafence o.g.
aandachtspunt
aansluitingshoogte richting
naastgelegen perceel
ca. 2.00+
verhoogd vloerpeil 2.50 +NAP
op één oor
afschot 2%
2.40+
fietspad
tonrond 2%
2.33+
2.35+
2.33+
in traptreden
afschot 1%
1.89+
1.83+
0.97+
ruimtelijk peil ca. 1.90 +NAP
waterpeil ca. 0.50 +NAP
bodempeil ca. 1.00 - NAP
1.96
15.40
10.00
19.70
0.80
2.90
0.30
0.50
4.00
0.50
0.30
1.40
0.10
3.00
2.00
3.00
2.00
3.00
2.00
2.75
2.00
TB 18/30/20x100 cm
grijs
opsluitband 15x20x100cm
grijs
grasbetontegels type Dalles,
vlak, grijs, 598x398x100mm
leverancier Bovlo o.g.
3 rijen opsluiten met
betonband 10x15x100cm
restruimte gebruiken
voor aanplant klimop
in teelgrond,
invlechten in
hekwerk op erfgrens
Blok A
trottoir
gebakken klinkers
diformaat
halfsteensverband
molgoot
geb. klinkers
diformaat
7 strekken
kolken 35x35cm
(=5 strekken)
fietspad
gebakken klinkers
diformaat
kepperverband
molgoot
geb. klinkers
diformaat
7 strekken
kolken 35x35cm
(=5 strekken)
plantvak
trappartij van Stelcon bedrijfsplaten gecombineerd met gebakken klinkers, diformaat, halfsteensverband, strekken rondom
(en plantvakken / plantbakken van cortenstaal met bomen en vaste planten en grassen - niet zichtbaar op doorsnede - wel in details)
haven

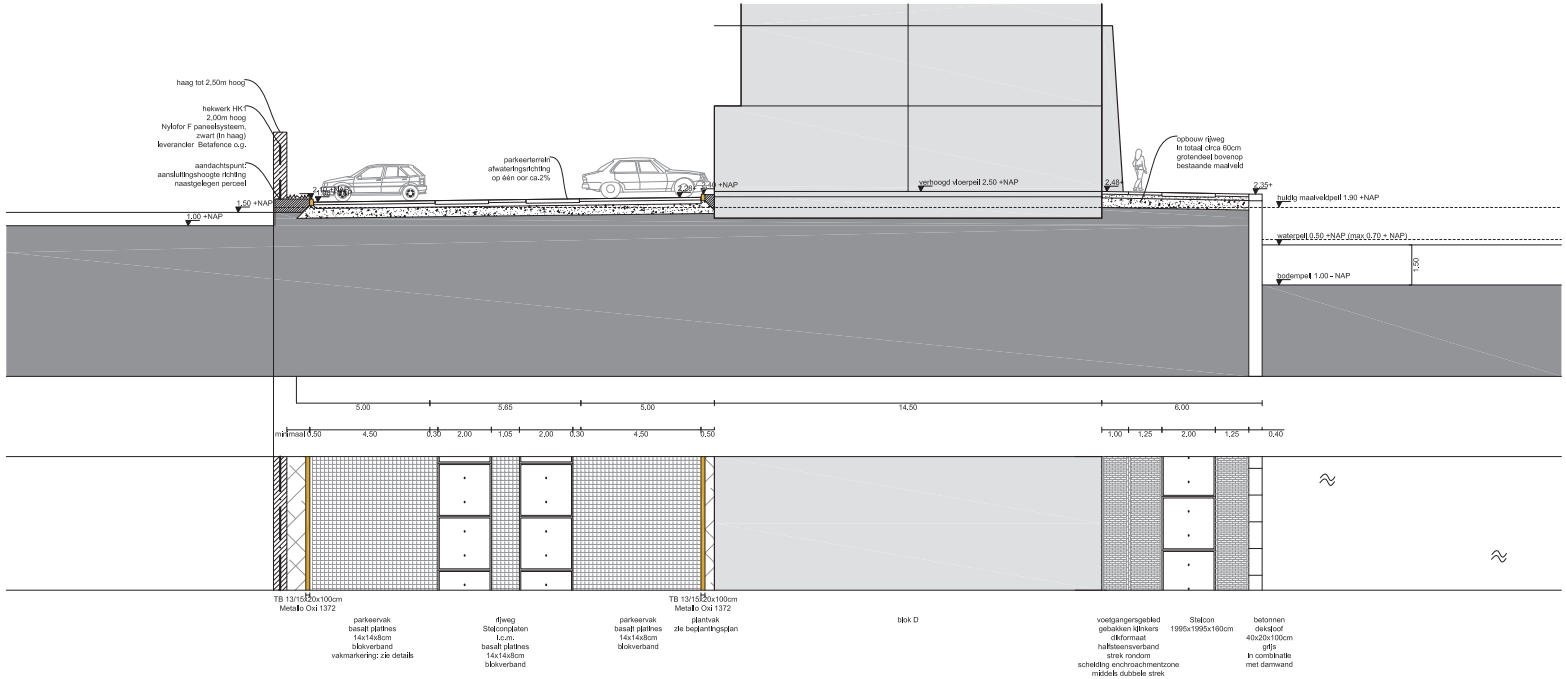
Profiel II


Profiel I
Profiel IV
Profiel II
Profiel III

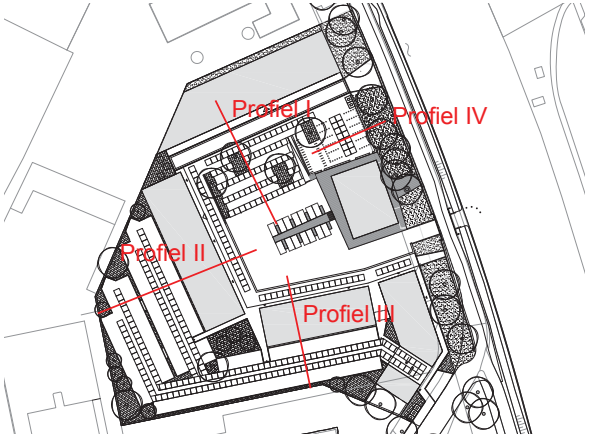

haag tot 2,50m hoog
hekwerk HK1
2,00m hoog
Nylofor F paneelsysteem,
zwart (in haag)
leverancier Betafence o.g.
aandachtspunt:
aansluitingshoogte richting
naastgelegen perceel
bestaand peil ca. 2.00+
teelgrond
1.90+
2.10+
parkeerterrein
afwateringsrichting
op één oor
2%
verhoogd vloerpeil 2.50 +NAP
op één oor
afschot 2-3%
2.35+
huidig peil 1.90 +NAP
waterpeil 0.50 +NAP
bodempeil 1.00 -NAP
5.00
5.00
5.65
5.00
14.50
7.30
5.65
4.50
1.00
4.50
0.30
2.00
1.05
2.00
0.30
4.50
0.50
1.80
1.50
2.00
1.50
0.50
TB 13/15 50x100cm
Metallo Oxl 1372
TB 13/15 50x100cm
Metallo Oxl 1372
TB 13/15 50x100cm
Metallo Oxl 1372
hekwerk met haag
op erfgrens
60cm breed
plantvak
met bomen
zie beplantingsplan
rijweg
verloop van één naar twee
Stelcomplaten
l.c.m.
basalt platines
14x14x8cm
blokverband
parkeervak
basalt platines
14x14x8cm
blokverband
plant-
vak
parkeervak
basalt platines
14x14x8cm
blokverband
rijweg
Stelcomplaten
l.c.m.
basalt platines
14x14x8cm
blokverband
parkeervak
basalt platines
14x14x8cm
blokverband
plant-
vak
Blok B
voetgangersgebied
gebakken klinkers
dikformaat
halfsteensverband
strek rondom
scheiding enchroachmentzone
middels dubbele strek
Stelcon
1995x1995x160mm
betonnen
deksloof
40x20x100cm
grijs
in combinatie
met damwand

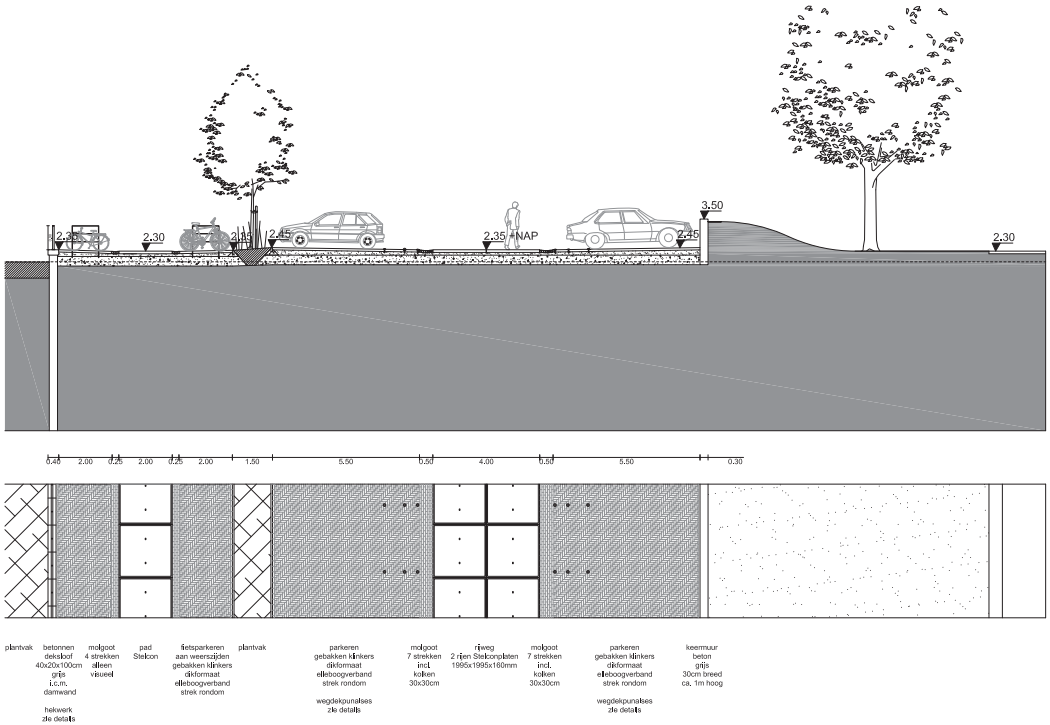
Profiel III


Profiel I
Profiel IV
Profiel II
Profiel III


haag tot 2,50m hoog
hekwerk HK1
2,00m hoog
Nylofor F paneelsysteem,
zwart (in haag)
leverancier Betafence o.g.
aandachtspunt
aansluitingshoogte richting
naastgelegen perceel
1.50 +NAP
1.00 +NAP
parkeerterrein
afwateringsrichting
op één oor ca.2%
verhoogd vloerpeil 2.50 +NAP
opbouw rijweg
In totaal circa 60cm
grotendeel bovenop
bestaande maaiveld
buitkg maaiveldpeil 1.90 +NAP
waterpeil 0.50 +NAP (max 0.70 + NAP)
bodempeil 1.00 - NAP
1.50
5.00
5.85
5.00
14.50
6.00
minimaal 0,50
4,50
0,50
2,00
1,05
2,00
0,50
4,50
0,50
1,00
1,25
2,00
1,25
0,40
TB 13/15 20x100cm
Metallo Oxi 1372
parkeervak
basalt plattnes
14x14x8cm
blokverband
vakmarkering: zie details
rijweg
Stelcomplaten
t.c.m.
basalt plattnes
14x14x8cm
blokverband
parkeervak
basalt plattnes
14x14x8cm
blokverband
TB 13/15 20x100cm
Metallo Oxi 1372
plantvak
zie beplantingsplan
blok D
voetgangersgebied
gebakken kijkkeers
dikformaat
hallsteensverband
strek rondom
scheiding enchroachmentzone
middels dubbele strek
Stelcon
1995x1995x160cm
betonnen
dekdoof
40x20x100cm
grijs
In combihalle
met damwand

Profiel IV

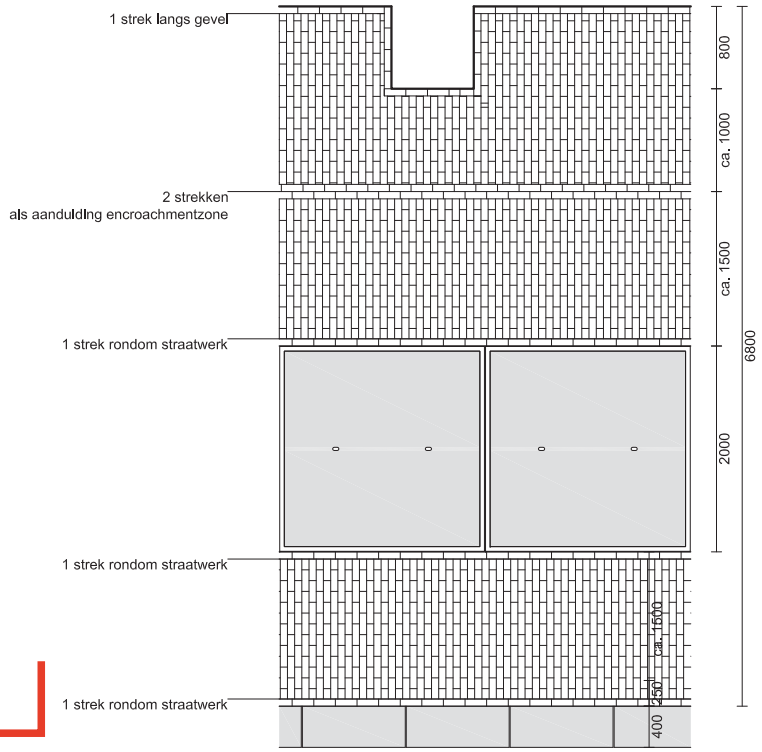

Profiel I
Profiel IV
Profiel II
Profiel III


2.30
2.30
2.45
2.45
2.35 +NAP
3.50
2.30
0.40
2.00
0.25
2.00
0.25
2.00
1.50
5.50
0.50
4.00
0.50
5.50
0.30
plantvak
betonnen dekkoof 40x20x100cm grijs t.c.m. damwand
heikwerk zie details
molgoot 4 strekken alleen visueel
pad Stelcon
fietsparkeren aan weerszijden gebakken klinkers dikformaat elleboogverband strek rondom
plantvak
parkeren gebakken klinkers dikformaat elleboogverband strek rondom
wegdekpunaises zie details
molgoot 7 strekken incl. kolken 30x30cm
rijweg 2 rijen Stelconplaten 1995x1995x160mm
molgoot 7 strekken incl. kolken 30x30cm
parkeren gebakken klinkers dikformaat elleboogverband strek rondom
wegdekpunaises zie details
keermuur beton grijs 30cm breed ca. 1m hoog

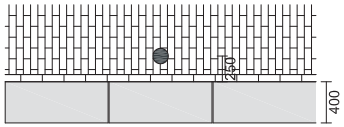


6. details

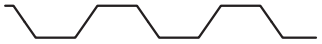
Kademuur en -meubilair



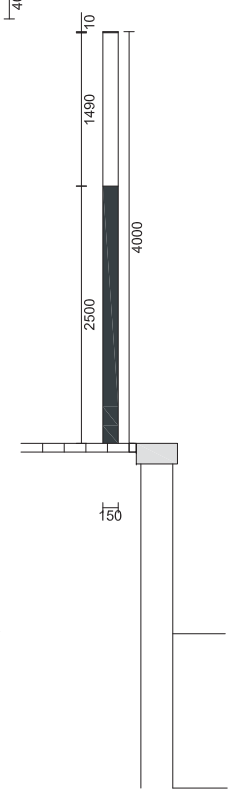
- materiaal: beton
- afmeting: breedte 40cm, dikte 20cm, lengte 100cm
- kleur: grijs
- montage n.t.b. eventueel geïntegreerd met damwand
- hoekstukken op maat maken, zie plankaart
- hele stukken direct tegen de hoekstukken plaatsen
- zaag/rest stukken oplossen in het midden van de lange lijnen
- nader uit te werken in besteksfase

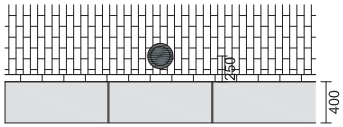


- type: Linea 161, V6 Texto
- materiaal: extruded aluminium
- afmeting: diamter 246 mm
- kleur: polyester coating finish in RAL7016
- type lichtbron: n.t.b. in overleg met leverancier
- bevestiging: onder maaiveld n.t.b.
- leverancier: Indal

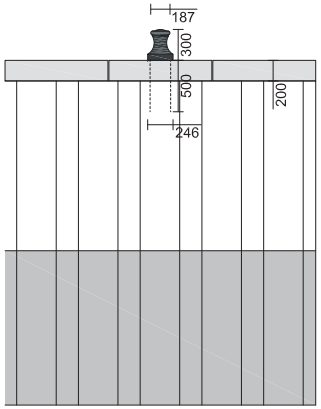


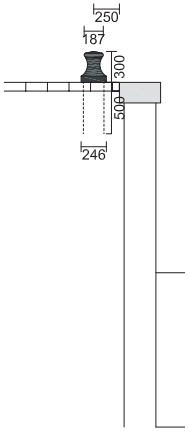
- materiaal: staal soort S355GP
- afmeting: B600mm H310mm
- kleur: staalkleur
- constructieve berekeningen in besteksfase
- leverancier: InfraRentals o.g.

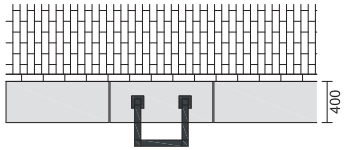




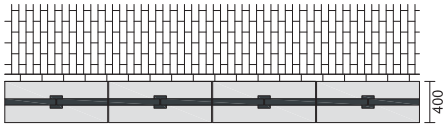
- materiaal: gietijzer
- afmeting: diamter 246mm, hoogte 300mm
- kleur: gietijzer
- bevestiging d.m.v. PVC-Buis gevuld met mortel
- leverancier: Samson Urban Elements



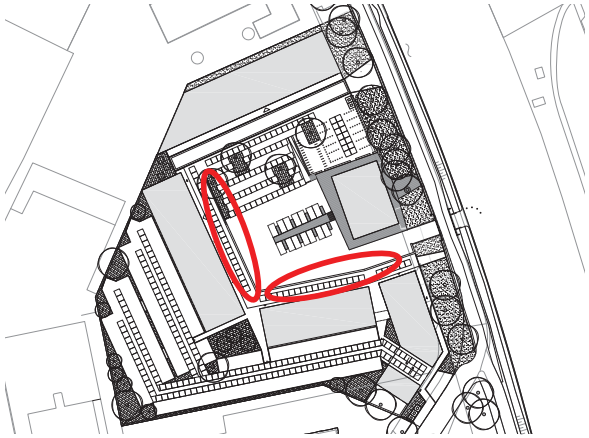


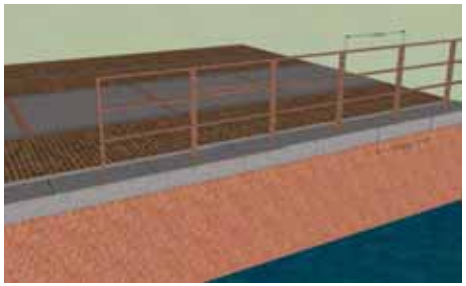


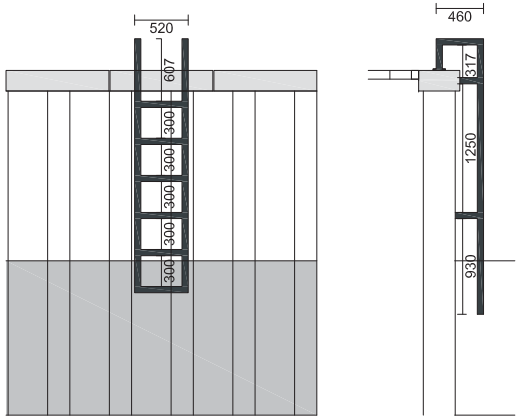
- materiaal: staal, thermisch verzinkt
- afmeting strips: 60x15mm
- kleur: gepoedercoat In RAL 7016
- montage op betonnen deksloof d.m.v. flenzen
- leverancier: Groundlevel

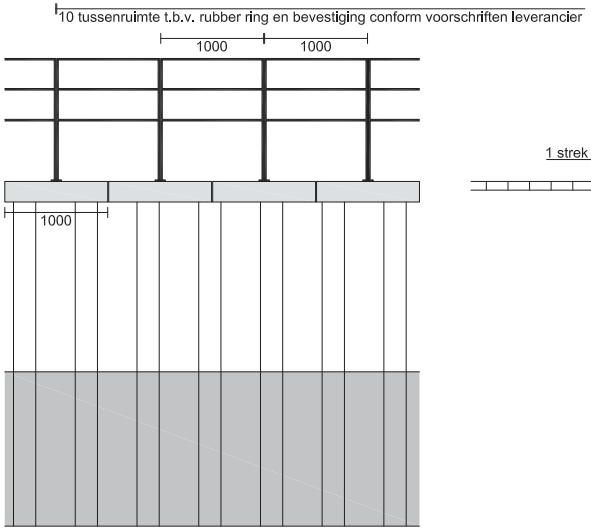


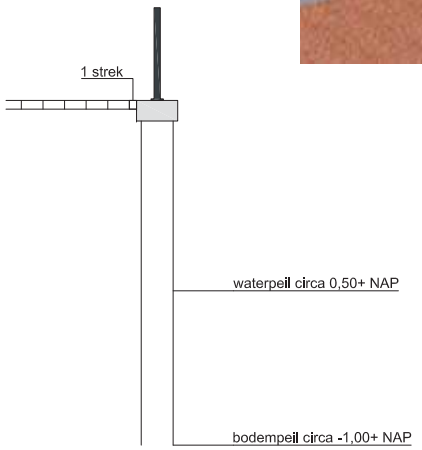
- materiaal: staal, thermisch verzinkt
- afmeting strips: 60x15mm
- kleur: gepoedercoat In RAL 7016
- montage op betonnen deksloof d.m.v. flenzen
- leverancier: Groundlevel



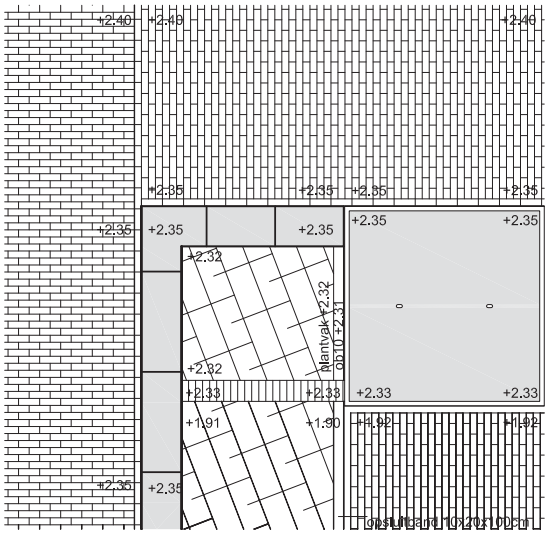


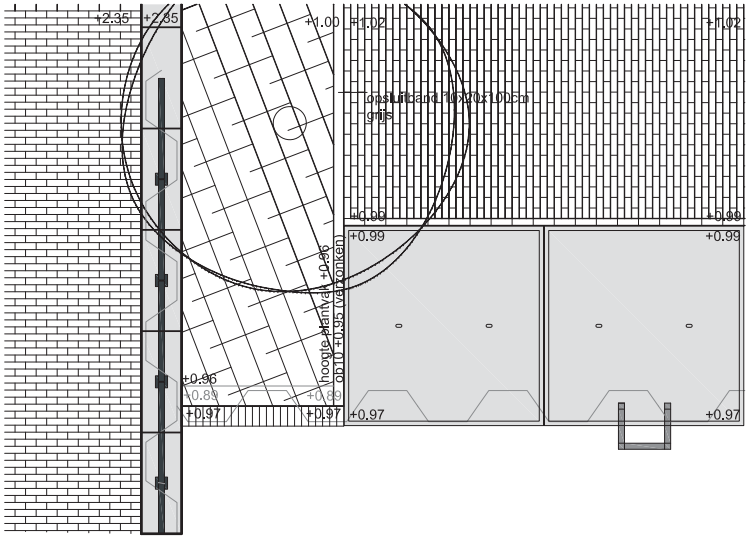


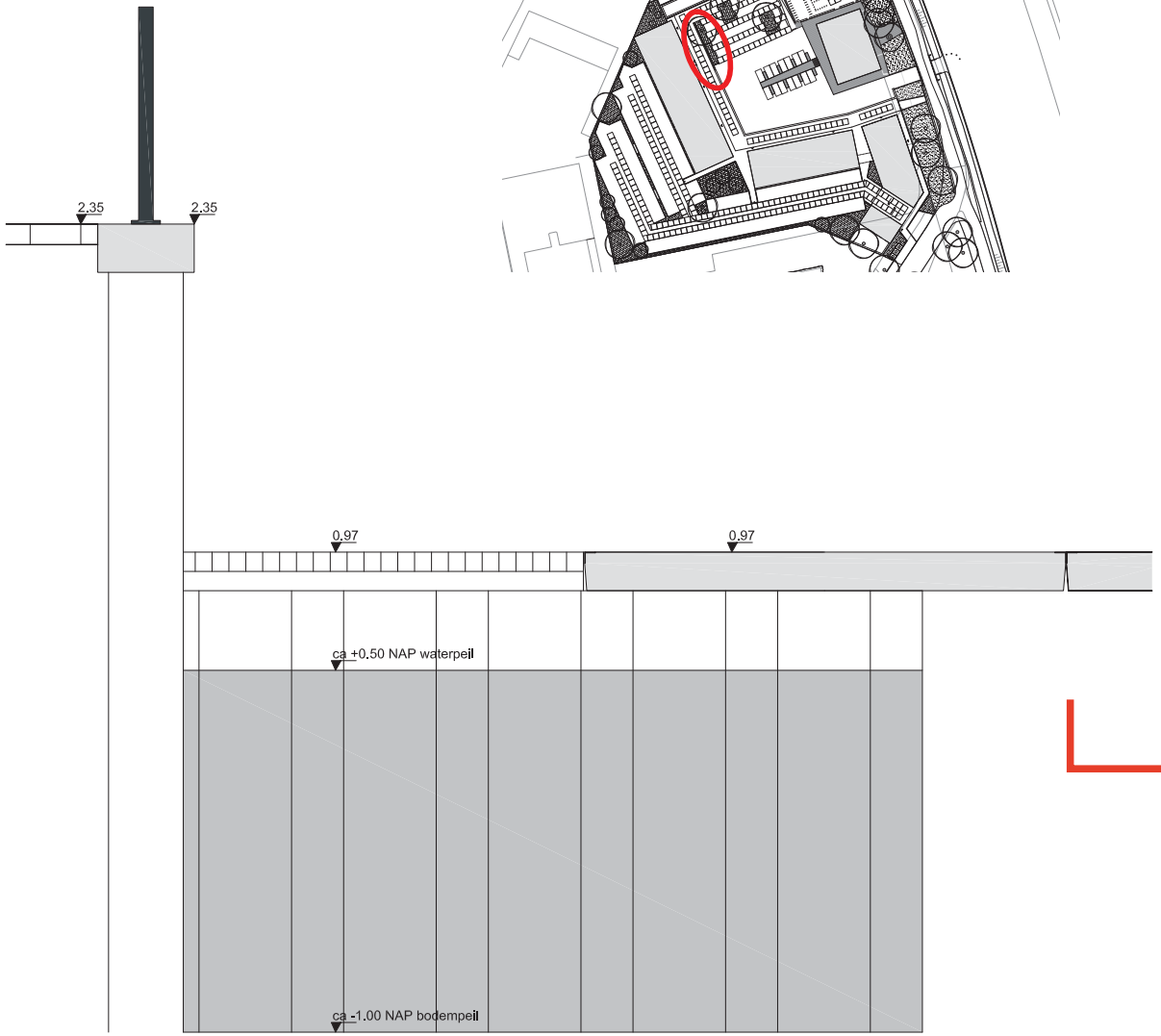


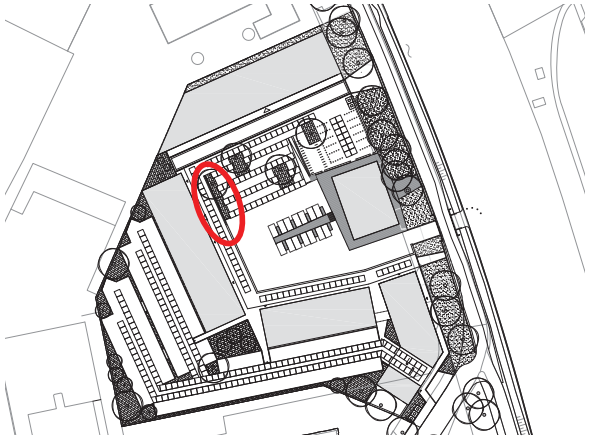


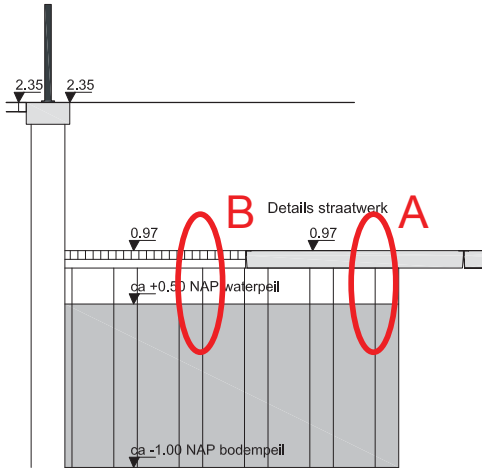
Kadeplein


+2.40
+2.35
+2.32
+2.33
+1.91
+1.90
+1.92
plantvak +2.32
op10 +2.31
opsluitband 10x20x100cm

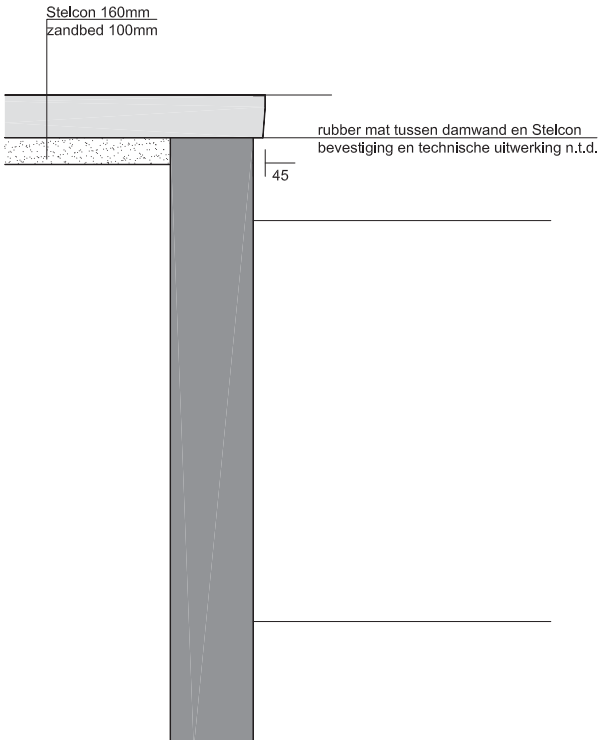

+2.35
+1.00
+1.02
+0.99
+0.96
+0.89
+0.97
opsluitband 10x20x100cm
grijs
hoogte plantvak +0.96
op10 +0.95 (verzonken)


2.35
2.35
0.97
0.97
ca +0.50 NAP waterpeil
ca -1.00 NAP bodempeil

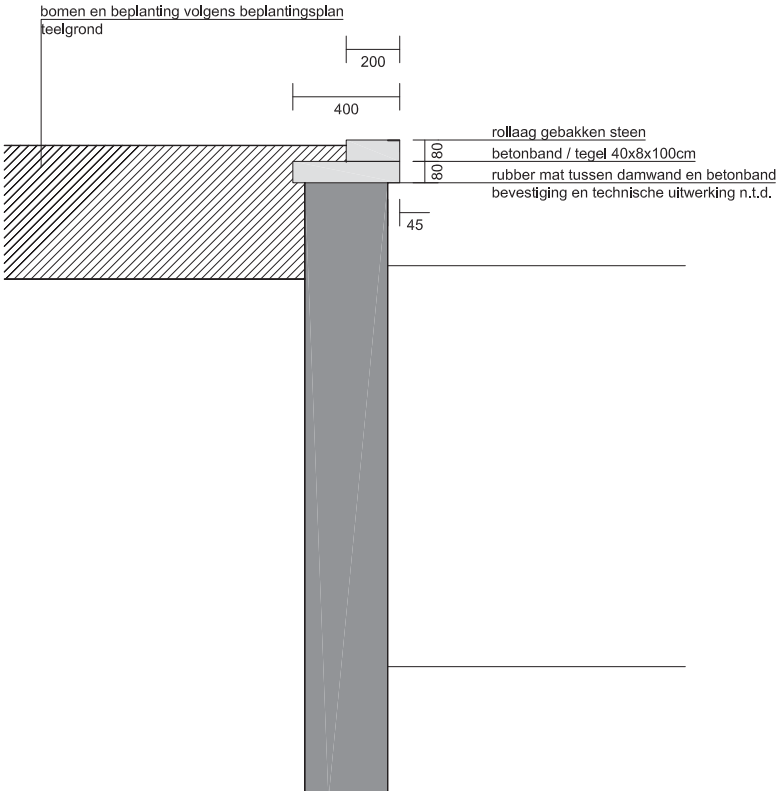




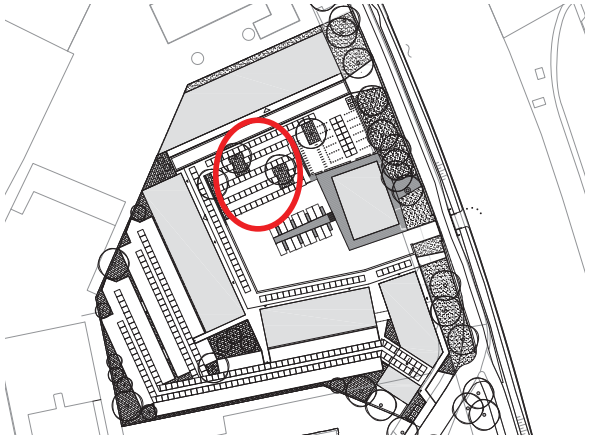
A: randafwerking Stelcon (onderste trede)

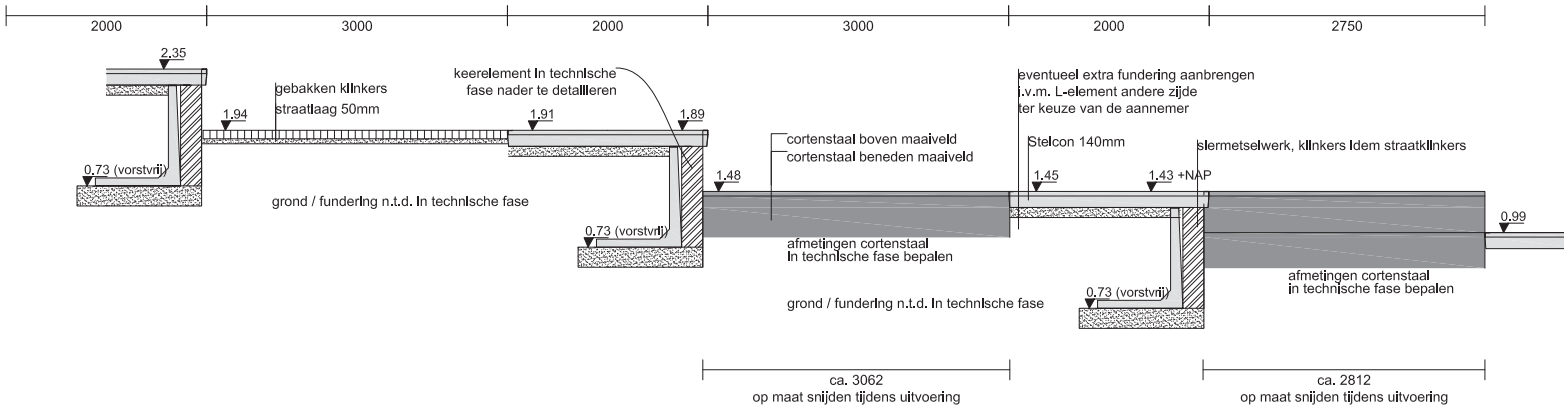


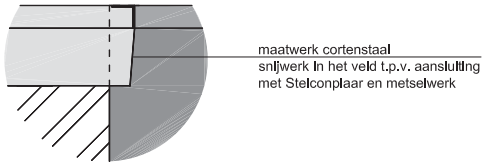
B: randafwerking Metselsteen

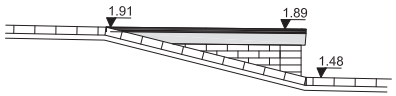


Kadeplein

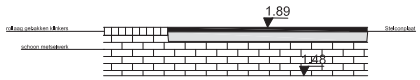




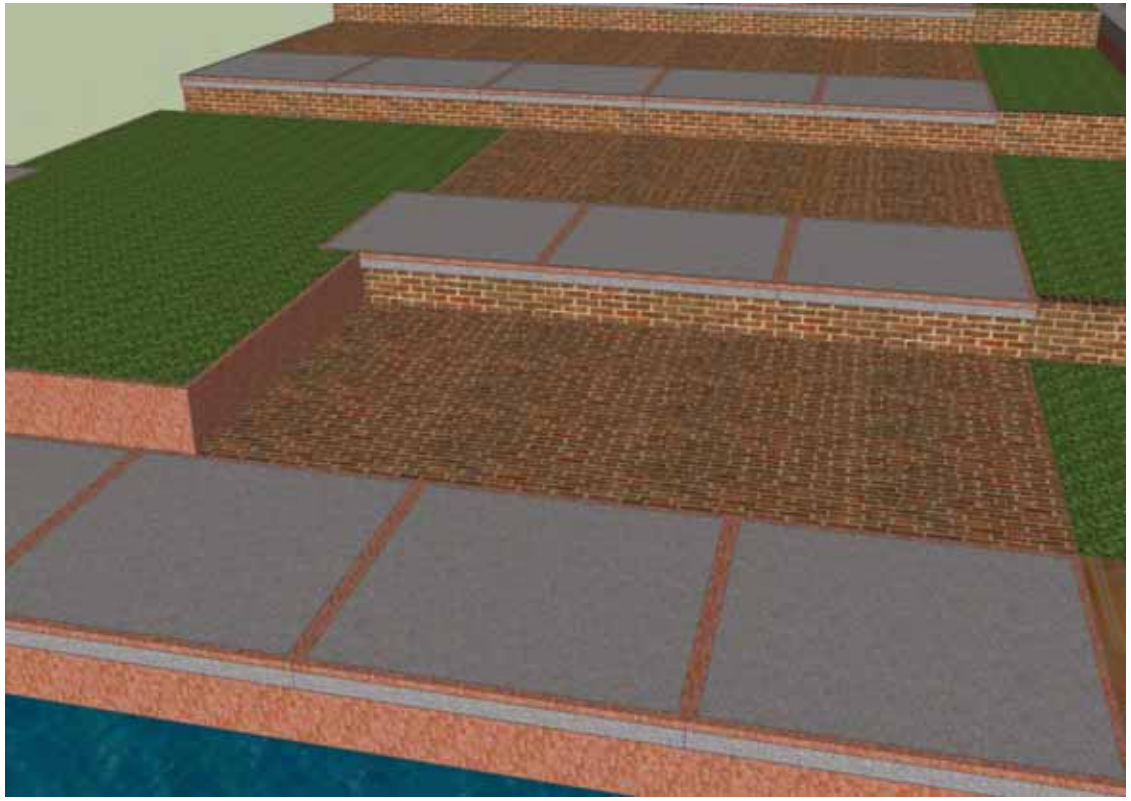




Aanzicht metselwerk



Helling



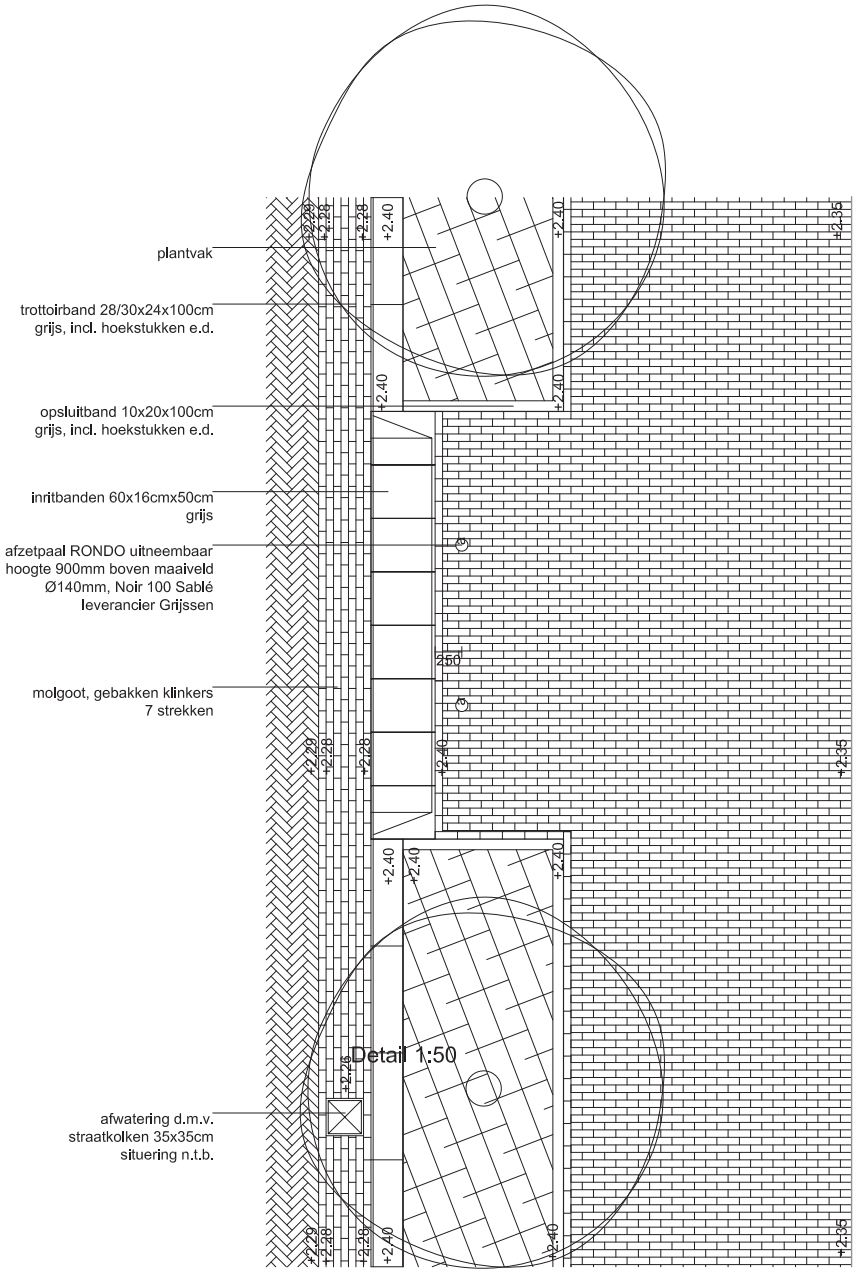




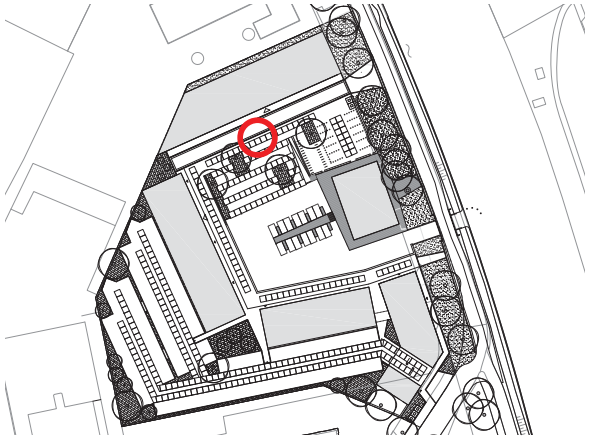
Trappartij

Een spectaculaire trappartij maakt contact tussen kadeplein en het water. Het mooie contrast tussen de Stelconplaten en gebakken klinkers komt hier tot een climax. Hoogterverschillen vormen speelaanleidingen en om het water ook bereikbaar te maken voor rolstoelers en kinderwagens worden plaatselijk korte, steile hellinbaantjes gerealiseerd, uitgevoerd in gebakken klinkers.

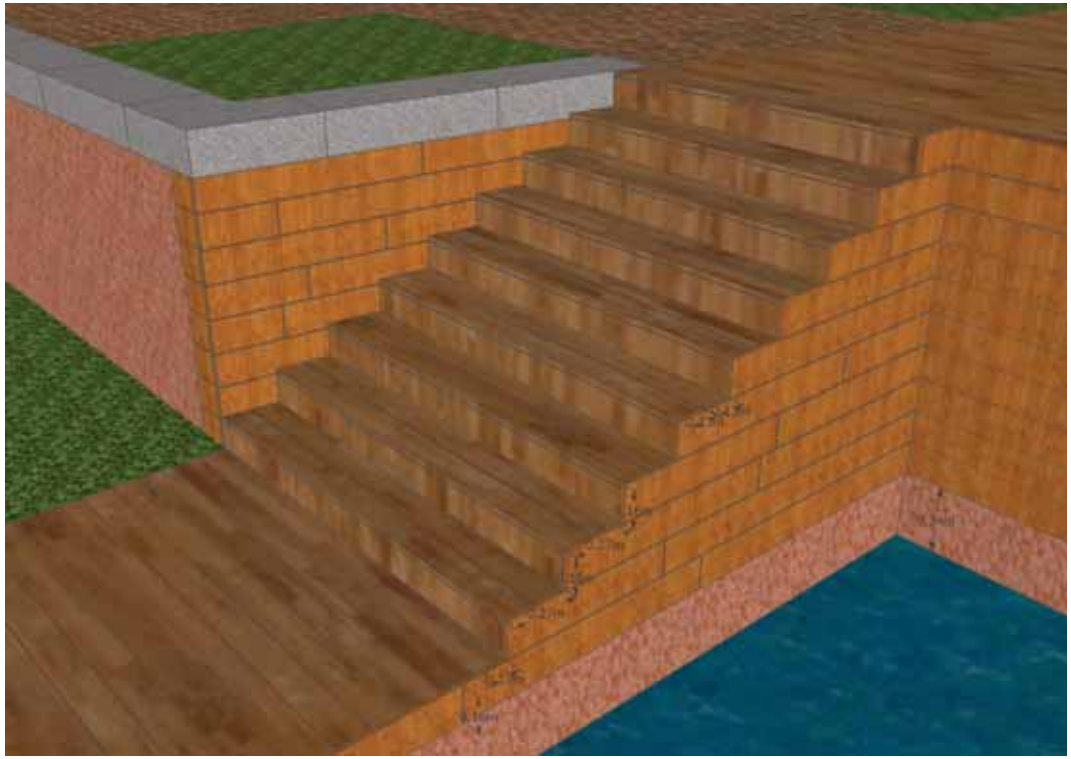
Fietspad

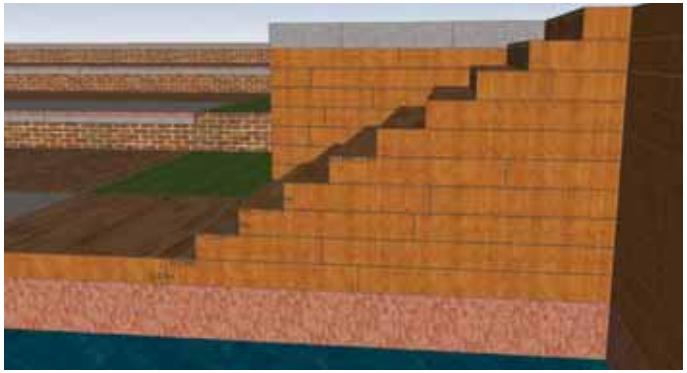


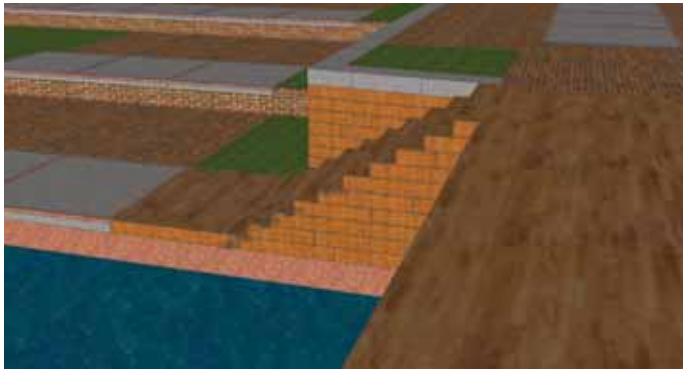
Detail straatwerk



Trap richting paviljoen



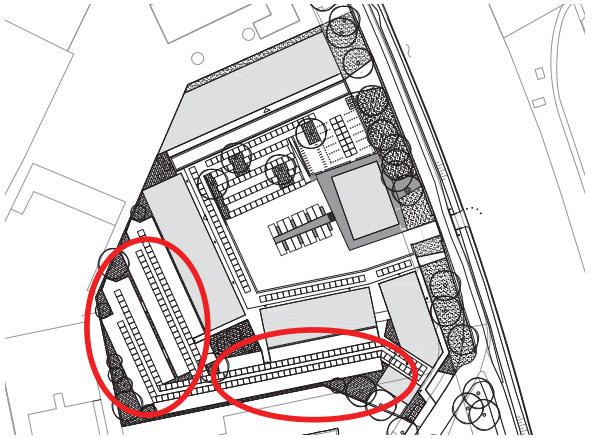


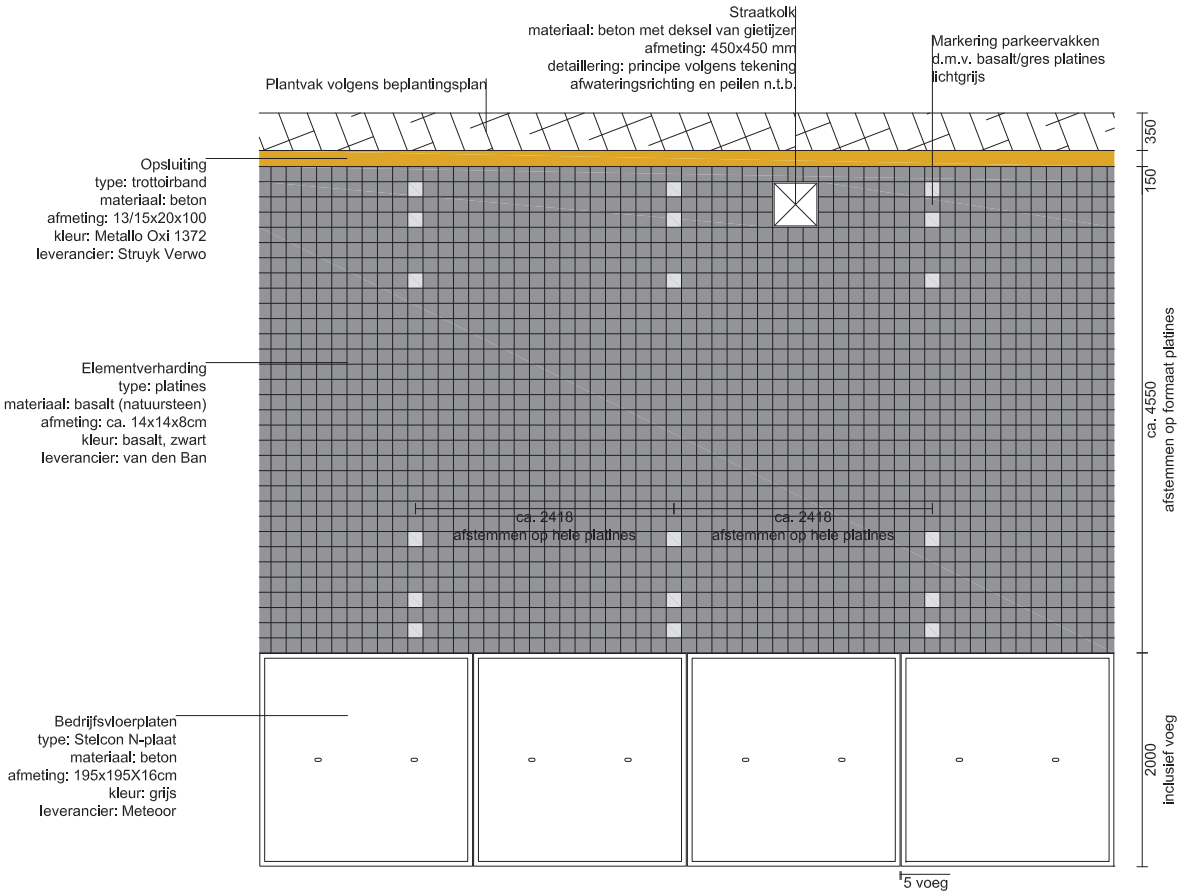


Houten trap

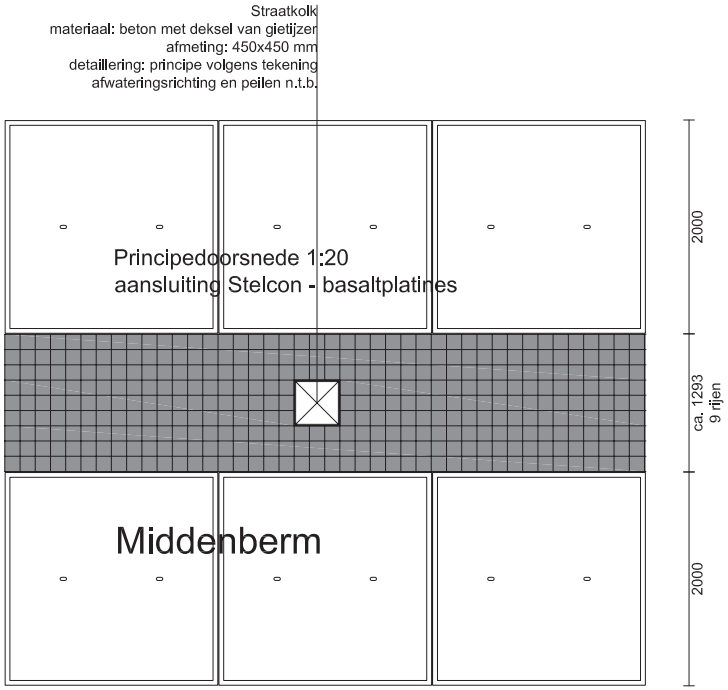
Aangezien de bouwplannen rondom het paviljoen nog niet zijn uitgekristalliseerd kan in dit stadium geen definitief ontwerp worden voorgesteld voor de steiger, vlonder en houten trap welke het paviljoen met het kadeplein verbindt. Wel hebben wij detailtekeningen gemaakt (zie bovenstaande afbeeldingen) welke als basis en uitgangspunt dienen bij de verdere uitwerking. Hier is een fijne detaillering van het houtwerk van groot belang, zowel in de trap zelf als in de afwerking van de damwanden.

Parkeerplaats

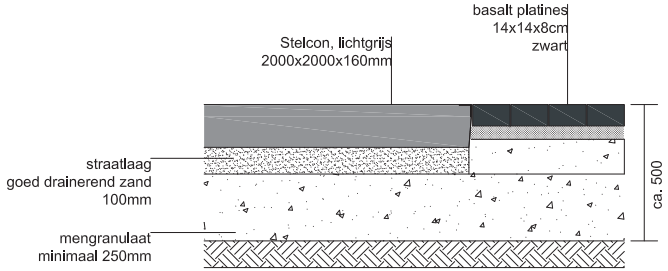




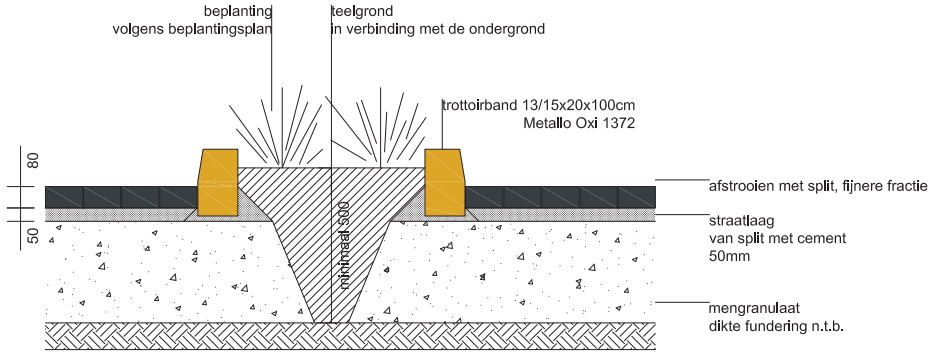
Detail straatwerk parkeervakken en markering



Detail straatwerk middenbern rijweg op parkeerterrein



Aansluiting Stelcon - basaltplatines



Aansluiting basaltplatines - opsluitband en plantvak

VOLLMER &
PARTNERS
stedebouw en landschap

adres
Arnhemseweg 6
3817 CH Amersfoort

telefoon
033 285 1685

e-mail
info@vp.nl

website
www.vp.nl

VOLLMER&
PARTNERS
stedebouw en landschap

Aansluiting Wilhelminawerf op Merwedekanaal
Utrecht

Kondor Wessels Projecten
9 december 2014

Aansluiting Wilhelminawerf op Merwedekanaal
Utrecht

in opdracht van: Kondor Wessels Projecten

9 december 2014

2448-400





Vraagstuk

Ten zuidwesten van de Utrechtse binnenstad is een nieuw stukje Utrecht gepland. Een stoere woonwijk, bestaande uit in hoogte afwisselende bouwblokken, welke zijn gepositioneerd rond een haven. De inrichting van de buitenruimte is stoer en industrieel, met ruimte voor fijne randjes en sierlijke beplanting.

Met de komst van deze wijk en haar haven wordt tevens een nieuwe aansluiting op het Merwedekanaal gerealiseerd. Dit baart de Utrechtse roeiverenigingen (intensieve gebruikers van het kanaal) zorgen, vooral met betrekking tot de veiligheid.

In dit document worden keuzes toegelicht waarmee wij de veiligheid bewaren en meervoudig gebruik van het (openbare) vaarnet mogelijk maken.

Bovenstaande afbeelding laat de roeiroutes zien. Opvallend is dat de nabijheid van de Balijebrug de roeiers komend vanuit het noorden al op enige afstand van de kant “dwingt” zodat zij in een mooie lijn de Balijebrug kunnen passeren. Vooral deze noordzuidroute is één om rekening mee te houden (blauwe lijn). De lijn aan de oostzijde van het kanaal (oranje) draagt minder risico’s met zich mee, al is alertheid te allen tijde een vereiste (voor al het vaarverkeer).

In het model zoals op de volgende pagina’s verbeeld zijn wij uitgegaan van een afstand van de roeiboten op circa 6m en 8m uit de kant (aannames). De roeiers varen veelal dicht op de kant, maar omdat de Balijebrug nadert zal deze afstand groter zijn. De impressies laten zien dat ook wanneer zij dichter op de kant varen, zij nog altijd ruim in zicht vallen van de sloepen welke de Wilhelminawerf verlaten.

Een eerste concept van deze visie d.d. 30 september 2014 is in een eerder stadium aan verschillende belanghebbenden -waaronder de roeiverenigingen- voorgelegd. Opmerkingen van de roeiverenigingen op dit concept zijn in voorliggend document verwerkt.

Context

nb. onderlinge afstanden en maat van de woonboten is niet conform werkelijkheid. Het betreft hier een GBKN onderlegger. De tekening op pagina 8 geeft hier wel een goed beeld van.

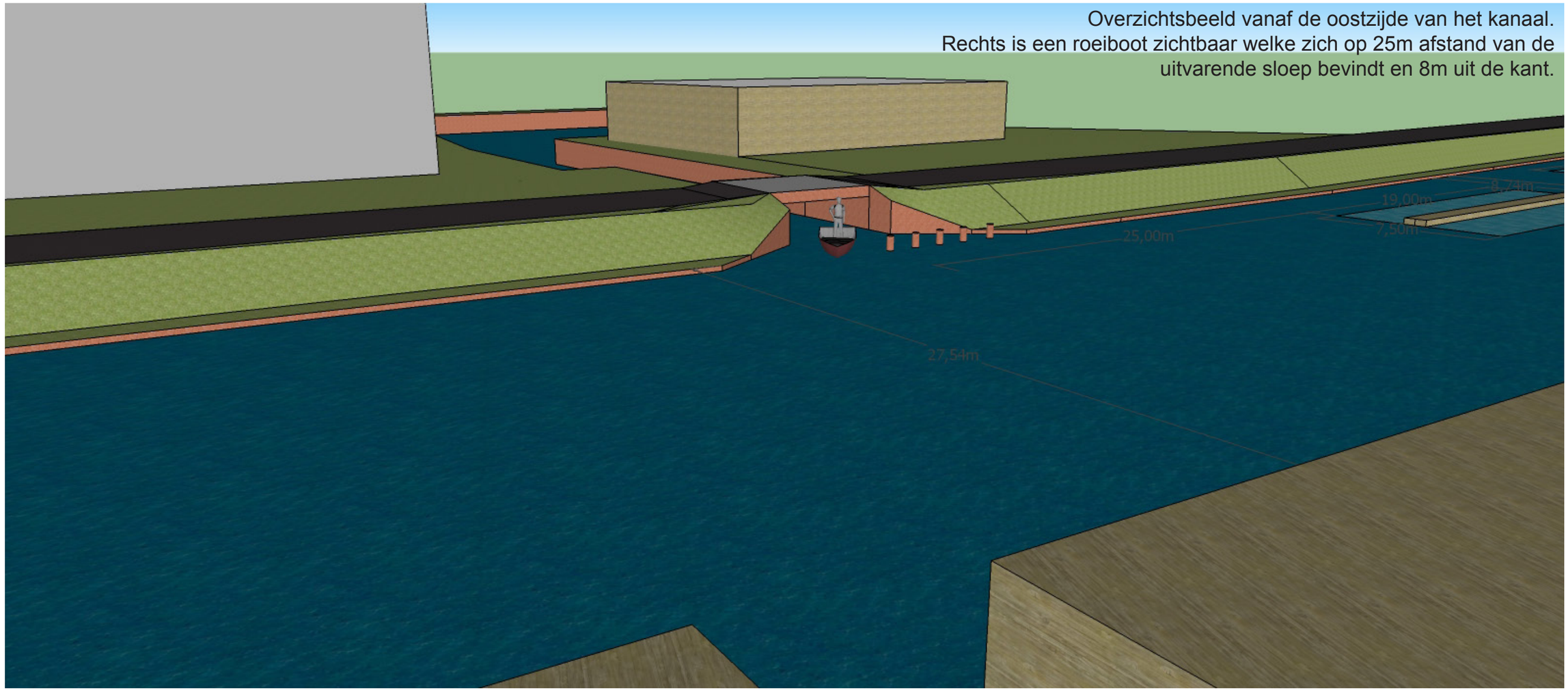


Zicht vanaf punt *2 (zie tekening; tussen brug en meerpalen)

Zicht strak langs de damwand vanaf punt *1 (net voorbij brug). Werkelijk zicht reikt aanzienlijk verder aangezien een schuin aflopende damwand wordt voorgesteld.

Zicht strak langs de damwand vanaf punt *1 (net voorbij brug). Werkelijk zicht reikt aanzienlijk verder aangezien een schuin aflopende damwand wordt voorgesteld.

Balijebrug: smalle passage



Overzichtsbeeld vanaf de oostzijde van het kanaal.
Rechts is een roeiboot zichtbaar welke zich op 25m afstand van de uitvarende sloep bevindt en 8m uit de kant.

Oplossingsrichting

Met de komst van de Wilhelminawerf wordt een nieuwe aansluiting op het Merwedekanaal gerealiseerd. Dit betekent extra vaarbewegingen op dit water, wat vanzelfsprekend uitnodigt tot het overzien van de aanwezige veiligheidsrisico's.

Het Merwedekanaal wordt druk bevaren. Vooral roeiers zijn rijk vertegenwoordigd (in Utrecht al drie verenigingen) en hun specifieke manier van sport vraagt om zorgvuldige omgang van kruispunten en aansluitingen op het water.

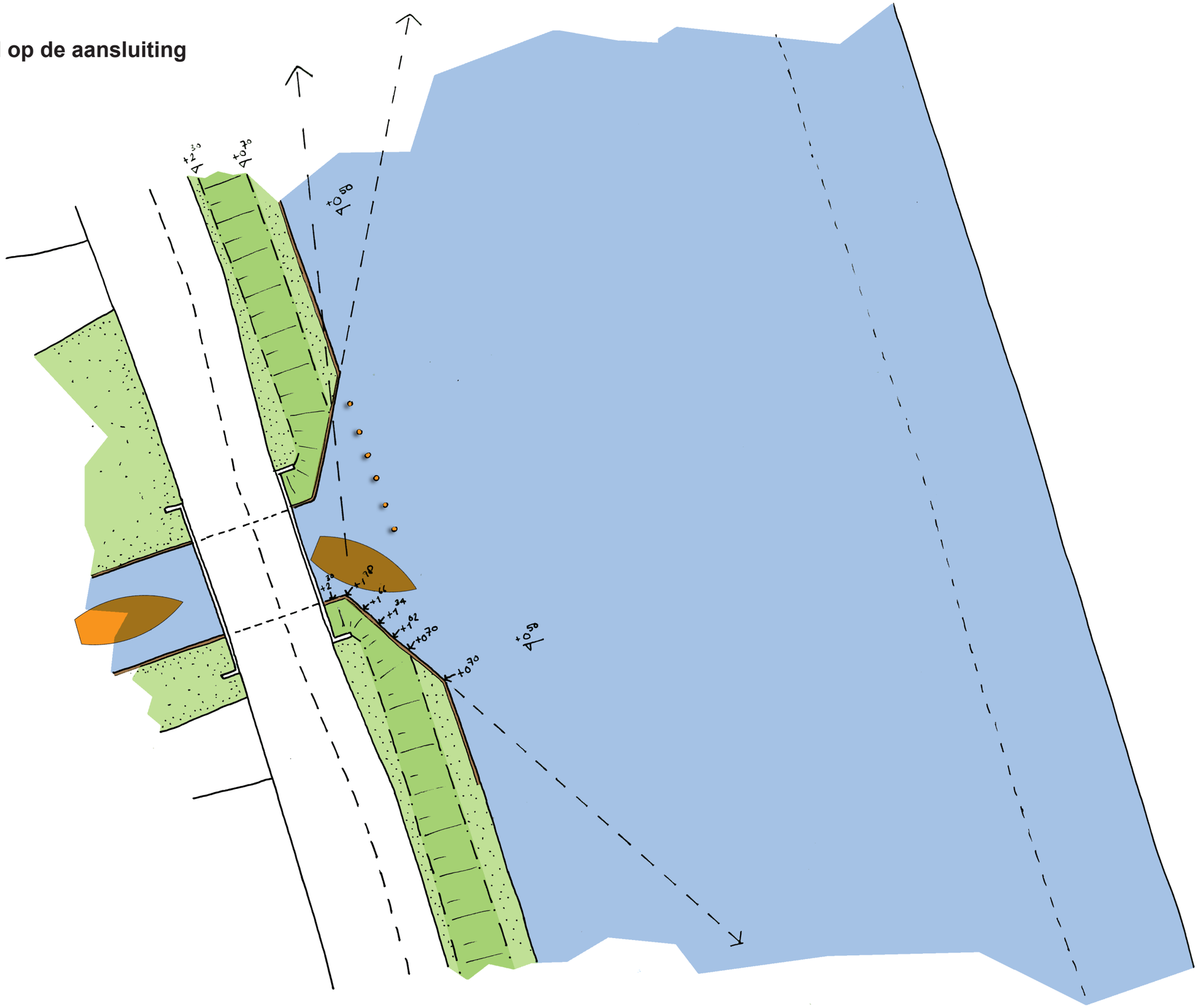
Wij willen benadrukken dat het Merwedekanaal openbaar vaarwater is waar voor alle gebruikers de wettelijke eisen van het BPR gelden. Geen enkele gebruikersgroep heeft een exclusieve status op het kanaal wat onderling overleg en afstemming wenselijk maakt om de veiligheid nu en in de toekomst te kunnen waarborgen.

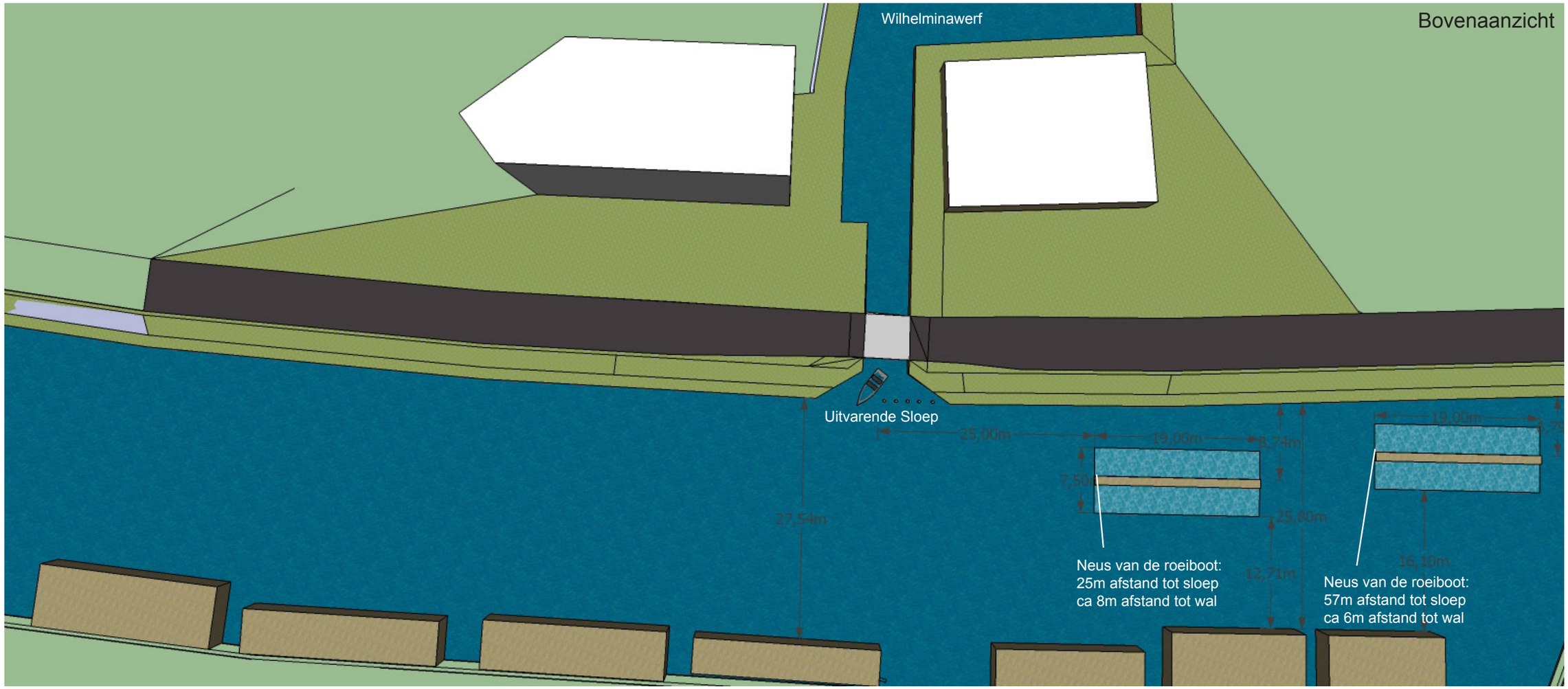
Dat roeiers in een kwetsbare doelgroep vallen is helder. Dat wordt binnen alle verenigingen benadrukt en wordt benadrukt in documenten met betrekking tot het gebruik van (openbaar) vaarwater.

Wij houden bij het concretiseren van de plannen zo veel mogelijk rekening met alle gebruikers van het kanaal. Veiligheid staat voorop wat zich vooral vertaalt in het optimaliseren van het zicht en het minimaliseren van de kans op aanvaringen.

In het Handboek Roeiaccommodaties zoals uitgegeven door de KNRB in juni 2013, wordt een minimale vaarbreedte van 20 meter voorgeschreven, waar het kanaal aan voldoet. Ook wordt in dit handboek aangegeven dat veiligheid vooral kan worden vergoot door onderling af te stemmen met de verschillende gebruiksgroepen.

Ingezoomd op de aansluiting





Om de veiligheid op het Merwedekanaal te kunnen waarborgen wordt te allen tijde van de verschillende verkeersdeelnemers verwacht alert te zijn en rekening met elkaar te houden. Het betreft een openbare vaarweg waar meerdere partijen gebruik van maken. Om te voorkomen dat bootjes vanuit de “Wilhelminahaven” direct (in rechte lijn en met enige vaart) het Merwedekanaal op varen, stellen wij een aantal maatregelen voor.

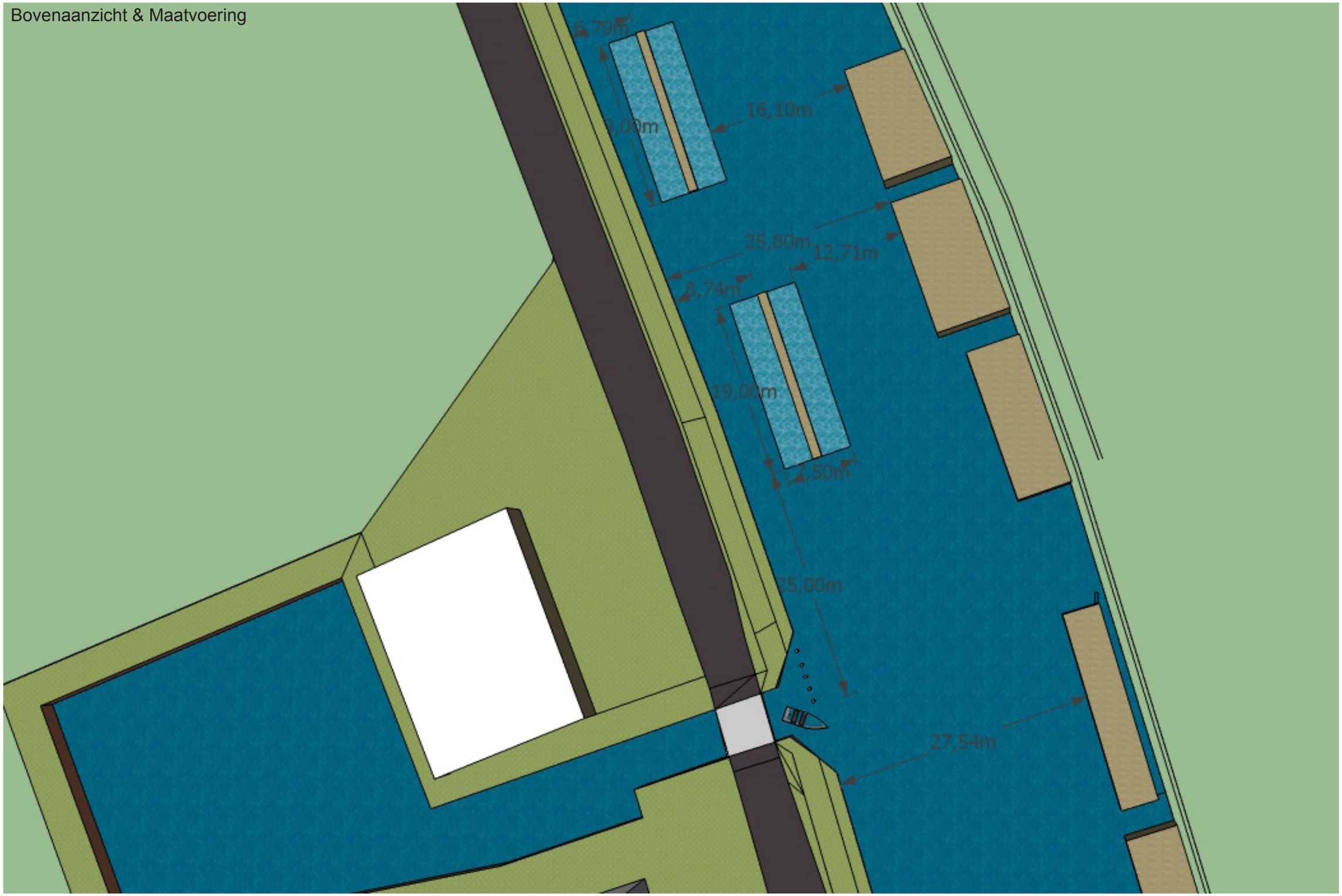
In de eerste plaats wordt het zicht -komend van onder de brug- gemaximaliseerd door een schuin aflopende damwand schuin op het kanaal te plaatsen. Hiermee ontstaat in feite een trechter waarmee het zichtsveld aanzienlijk wordt vergroot. Zicht zien wij als belangrijkste aspect om de veiligheid te vergroten. Wanneer twee partijen in staat zijn om elkaar te zien, zijn er ook twee partijen in staat om een eventuele botsing te voorkomen.

Wanneer men de brug heeft gepasseerd is reeds een zicht van tientallen meters in beide richtingen gegarandeerd. Wij gaan er vanuit dat roeiers zich ter plaatse van de havenmond reeds op enige afstand van de kant begeven omdat de smalle Balijebrugpassage in aantocht is. Dit vergroot eveneens de waarschijnlijkheid dat de verkeersdeelnemers elkaar zien.

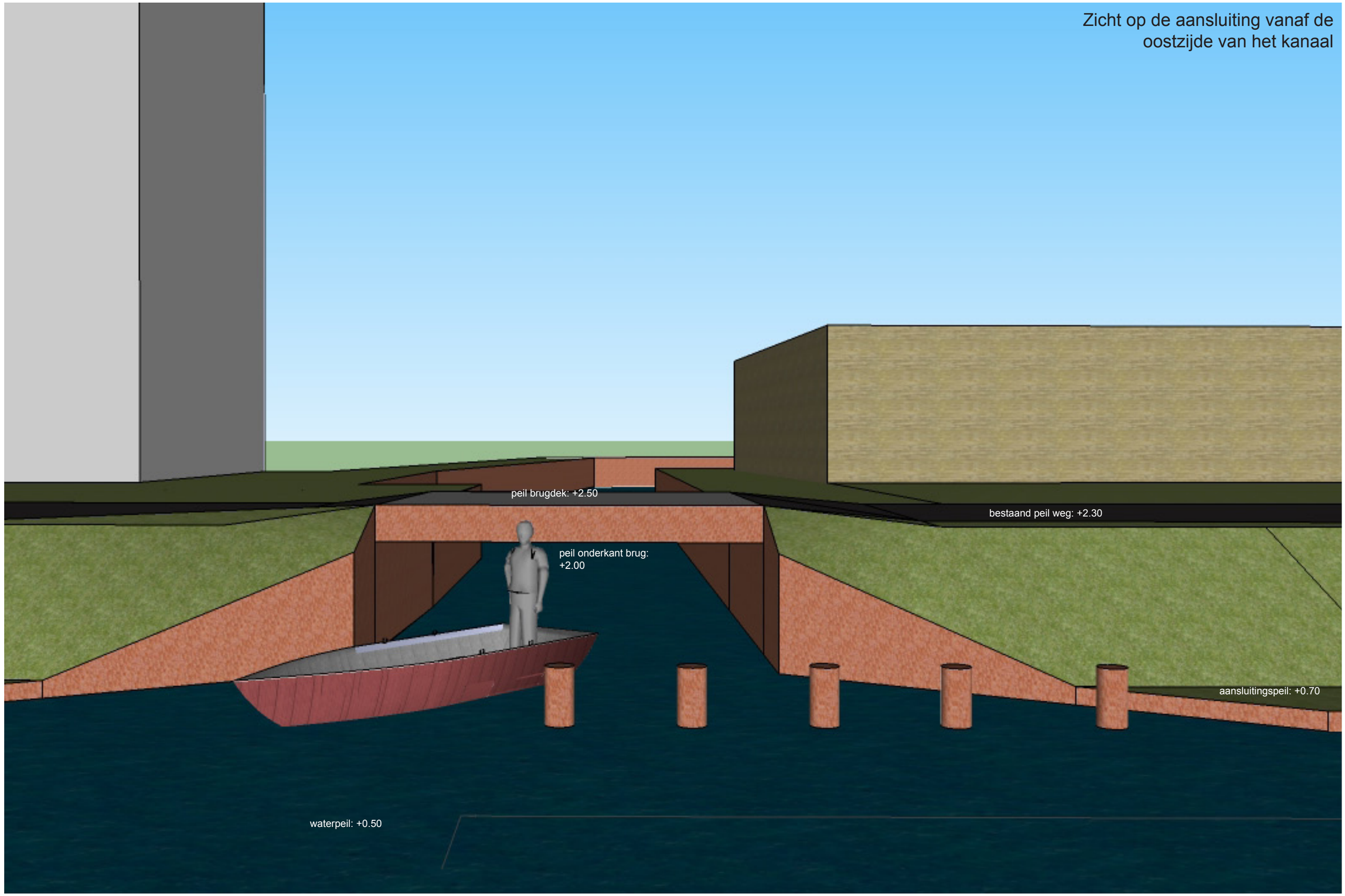
Wanneer men vanuit de haven verder richting kanaal vaart, dwingt een aantal meerpalen de schipper het vaartuig in zuidelijke richting (stuurboord) af te buigen. Daarmee worden scherpe hoeken op de roeibanen reeds voorkomen. Doordat net voor het daadwerkelijk bevaren van het kanaal het zicht al vele tientallen meters reikt, komt de veiligheid van roeiers niet/nauwelijks in gevaar. Een uitwijkmanoeuvre is in het uiterste geval tenslotte snel gemaakt aangezien de uitvarende bootjes zich al in zuidelijke richting begeven (vaarrichting dichtstbijzijnde roeiers).

Tot slot kan met de inzet van bebording worden gewezen op een maximale vaarsnelheid en de aanwezigheid van de roeiers (oplettendheid is geboden). Deze maatregelen tezamen maken o.i. van de nieuwe haven een veilige aansluiting op het Merwedekanaal.

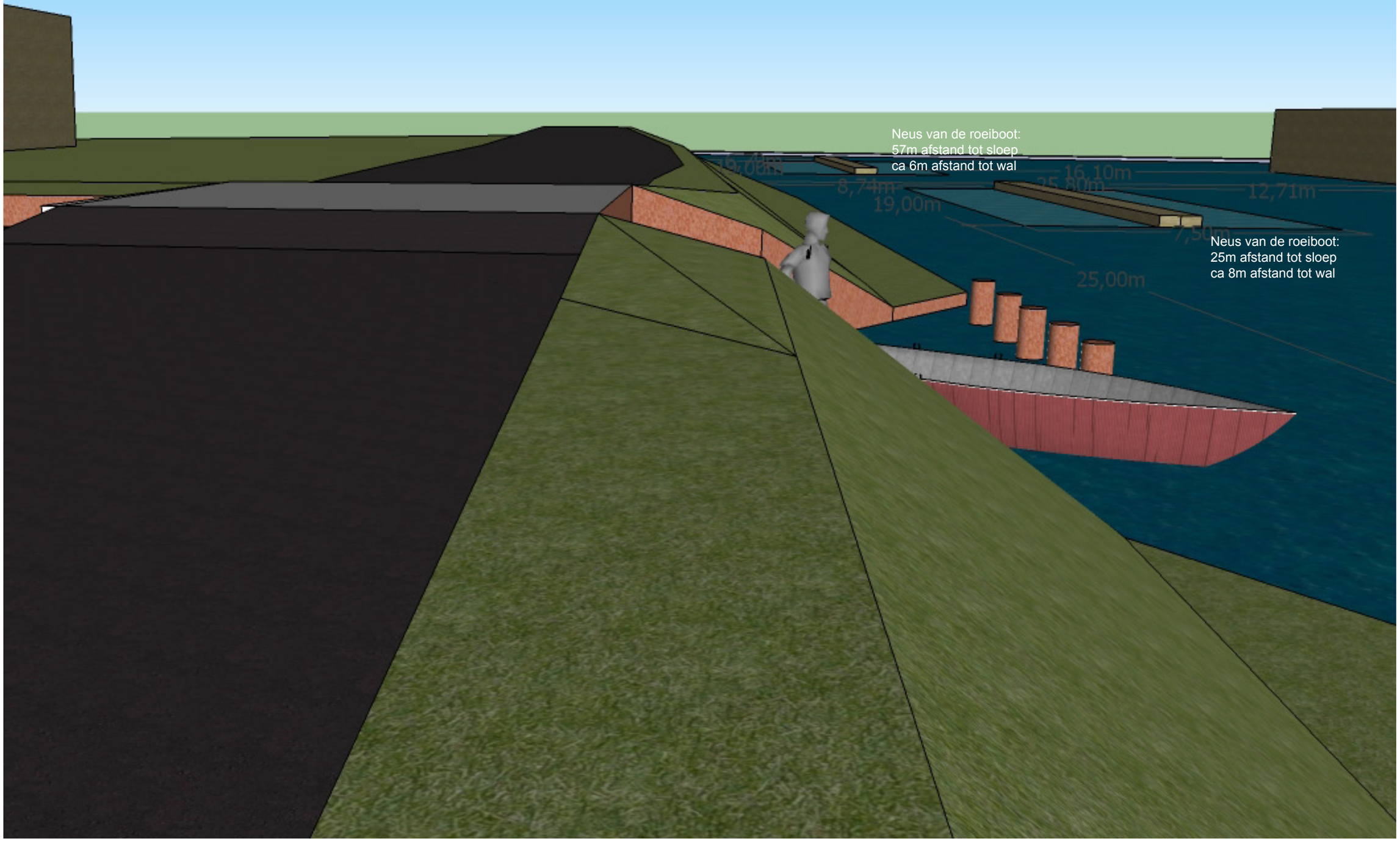
Bovenaanzicht & Maatvoering

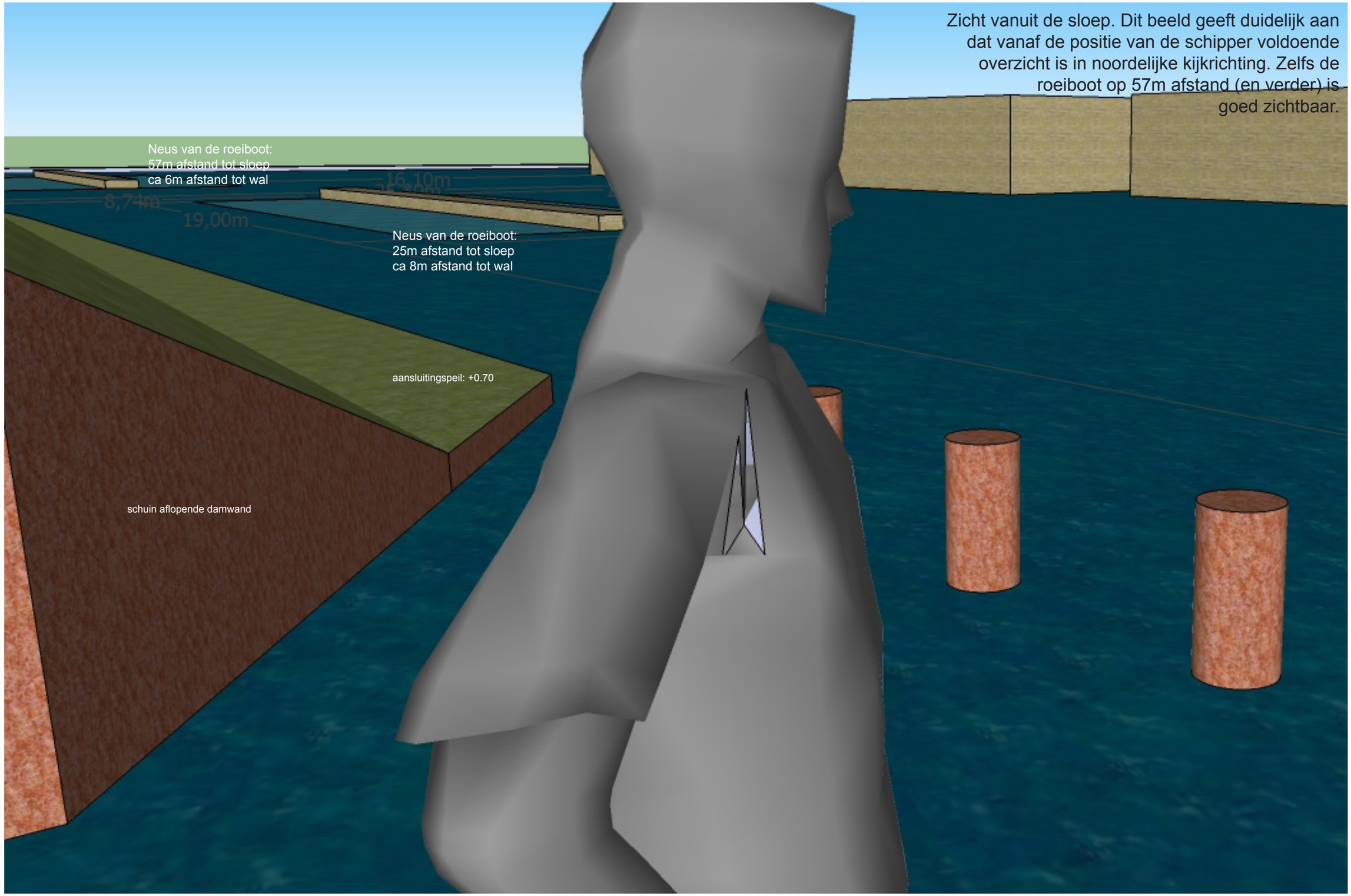


Zicht op de aansluiting vanaf de oostzijde van het kanaal



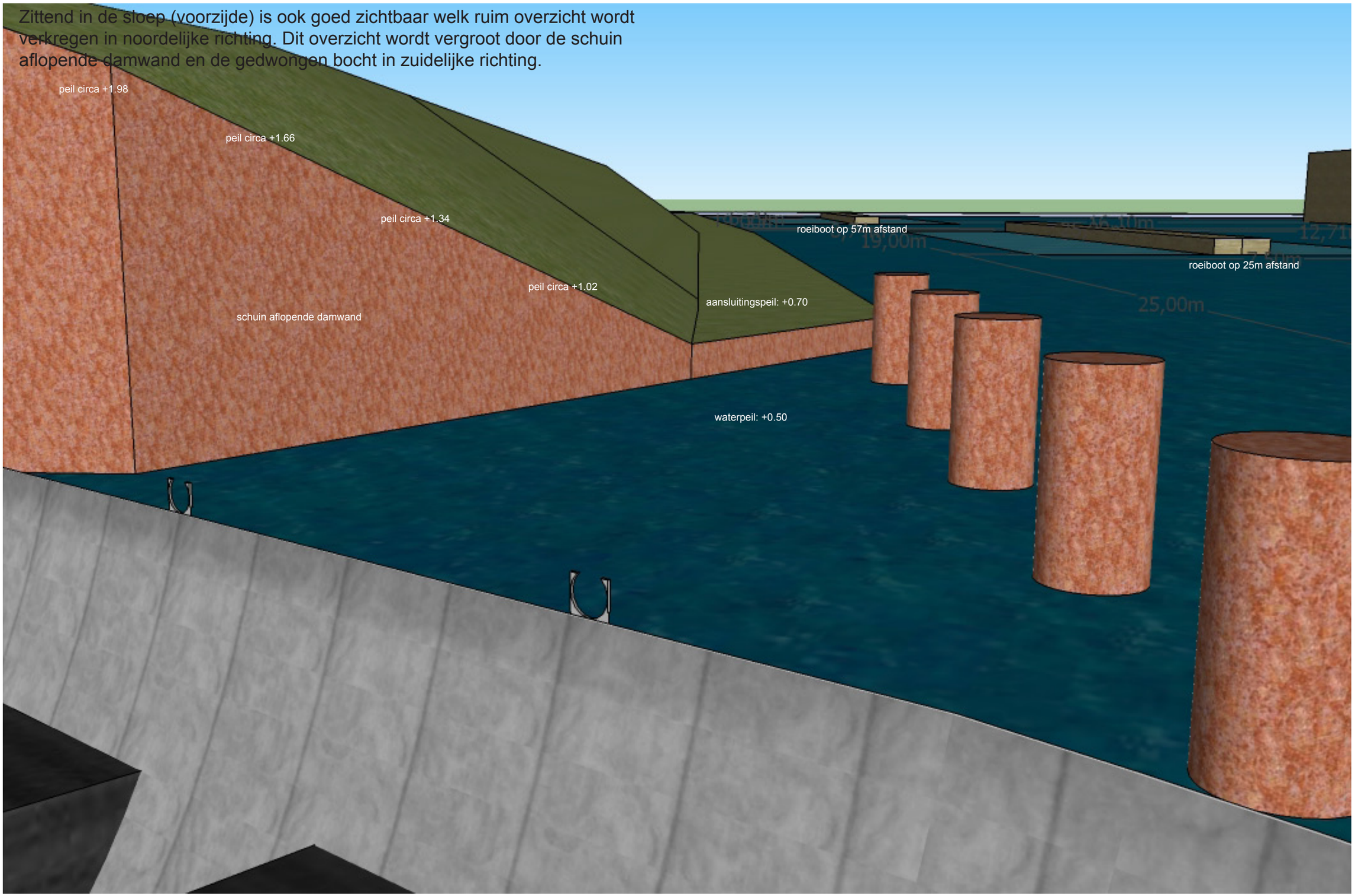
Zicht vanaf de Kanaalweg in noordelijke richting. De uitvarende sloep met staande schipper is zichtbaar evenals de twee roeiboten op respectievelijk 25m en 57m afstand van de uitvarende sloep.



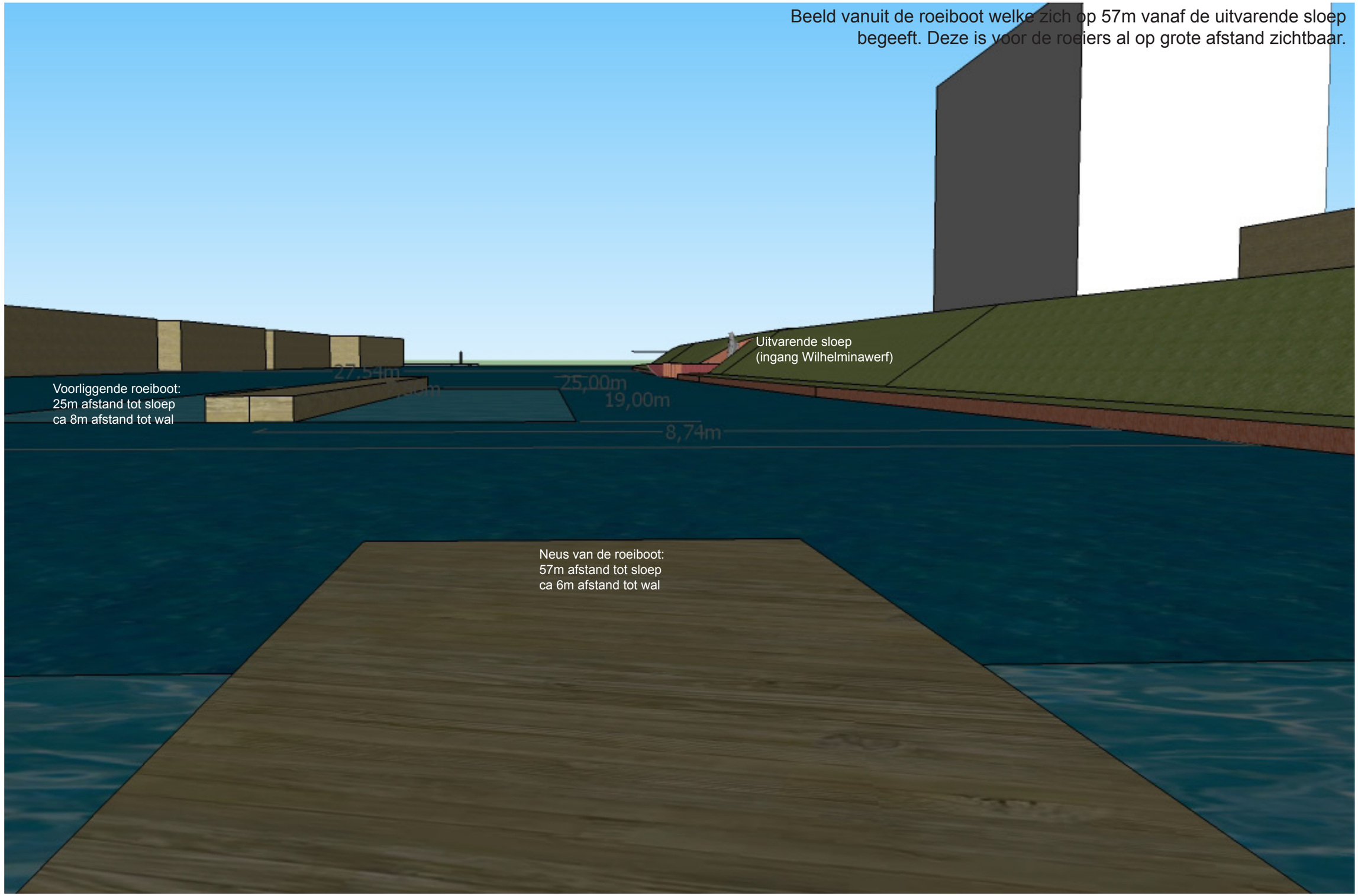


Zicht vanuit de sloep. Dit beeld geeft duidelijk aan dat vanaf de positie van de schipper voldoende overzicht is in noordelijke kijkrichting. Zelfs de roeiboot op 57m afstand (en verder) is goed zichtbaar.

Zittend in de sloep (voorzijde) is ook goed zichtbaar welk ruim overzicht wordt verkregen in noordelijke richting. Dit overzicht wordt vergroot door de schuin aflopende damwand en de gedwongen bocht in zuidelijke richting.



Beeld vanuit de roeiboot welke zich op 57m vanaf de uitvarende sloep begeeft. Deze is voor de roeiers al op grote afstand zichtbaar.



VOLLMER &
PARTNERS
stedebouw en landschap

adres
Arnhemseweg 6
3817 CH Amersfoort

telefoon
033 285 1685

e-mail
info@vp.nl

website
www.vp.nl

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.507858
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016
Geheim	Nee

Reparatiebesluit bestemmingsplan Veemarkt; vaststelling bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Geen exploitatieplan vast te stellen.

2 Het bestemmingsplan' Veemarkt, 2e Herziening' dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01.gml, met de digitale ondergrond NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris	De burgemeester
Drs. G.G.H.M. Haanen	Mr. J.H.C. van Zanen

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6873
Bijlage: Veemarkt, 2e Herzieningklein
Bijlage: NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01
Bijlage: Link naar RoPubliceer bestemmingsplan

Eerdere besluitvorming
Vaststelling bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening

Uitvoering
Na vaststelling wordt het bestemmingsplan Veemarkt 6 weken ter inzage gelegd ten behoeve van de beroepsprocedure bij de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld in het plan onherroepelijk met ingang van eerste dag na afloop van de beroepstermijn.

Gemeente Utrecht

Context

In de raadvergadering van 7 juli heeft de raad het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening vastgesteld. Helaas is er kort na vaststelling van het bestemmingsplan een technische omissie op de verbeelding geconstateerd. Dit betreft de begrenzing van de aanduiding P (parkeerterrein) op de verbeelding in de Woonbestemmingen. Deze omissie leidt er toe dat slechts onder een deel van de bouwblokken geparkeerd kan worden terwijl het nadrukkelijk de bedoeling is dat onder de bouwblokken als geheel geparkeerd kan worden. Bij een aantal bouwblokken leidt dit op korte termijn tot problemen bij de aanvraag omgevingsvergunning. De verbeelding dient voor een aantal blokken daarom zodanig te worden aangepast dat de aanduiding P (parkeerterrein) van toepassing is op het gehele bouwblok in de bestemmingen Wonen en voor een consequente toepassing van de regel ook in de bestemming GD.
De herziening heeft uitsluitend betrekking op halfverdiepte of ondergrondse bouwdelen binnen de op de plankaart aangegeven bouwblokken. Ten aanzien van de bouw hiervan zijn met belanghebbenden en bouwers reeds afspraken gemaakt. In zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening, is het ondergronds- dan wel half verdiept parkeren binnen de bouwblokken geen punt van discussie geweest.
Het bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening is een correctieve herziening van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening, die er op gericht is de beoogde gebouwde parkeeroplossingen onder de woningbouwblokken in een aantal bouwvelden in het plangebied te regelen. De herziening heeft uitsluitend betrekking op de verbeelding.
Na vaststelling van deze herziening vervangt de verbeelding behorende bij deze 2e herziening de oorspronkelijke verbeelding van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening.
De toelichting en de regels van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening zijn niet aangepast maar worden, ten behoeve van een goede technische koppeling tussen regels en plankaart, ten behoeve van de digitale raadpleging van het plan integraal overgenomen in deze 2e herziening.
Het gerepareerde plan heeft met ingang van 9 september gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn geen zienswijzen ingediend.

Beslispunt

1 Geen exploitatieplan vast te stellen.

Argumenten

1.1 <u>Een exploitatieplan is niet nodig</u>
Binnen dit bestemmingsplan voor het Veemarktterrein zijn de te ontwikkelen gronden volledig in eigendom van de gemeente Utrecht. Het kostenverhaal is dus door middel van de gronduitgifte verzekerd. Daarom is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet nodig.

Beslispunt

2 Het bestemmingsplan' Veemarkt, 2e Herziening' dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01.gml, met de digitale ondergrond NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01.dgn vast te stellen.

Argumenten

2.1 <u>Met het reparatiebesluit wordt een fout hersteld en wordt vertraging van de uitvoering van het bestemmingsplan zo veel mogelijk voorkomen.</u>

2.2 <u>de herziening heeft uitsluitend betrekking op voor derden niet zichtbare ondergrondse bouwdelen waarover met belanghebbenden en bouwers reeds afspraken gemaakt zijn. Ook in de eerdere zienswijzen is het ondergronds dan wel half verdiept parkeren binnen de</u>

bouwblokken geen punt van discussie geweest.

Ontwerpvoorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.507858
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016

Reparatiebesluit bestemmingsplan Veemarkt; vaststelling bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Geen exploitatieplan vast te stellen.

2 Het bestemmingsplan' Veemarkt, 2e Herziening' dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01.gml, met de digitale ondergrond NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op …

De griffier

mr. M. van Hall

De burgemeester

mr. J.H.C. van Zanen

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Veemarkt, 2e Herziening

Vastgesteld,



Veemarkt, 2e Herziening

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Aanleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Onderdelen van het bestemmingsplan Veemarkt , 2e herziening 7

Hoofdstuk 2 Inleiding 9

2.1 Aanleiding 9
2.2 Doelstelling 9
2.3 Ligging en begrenzing plangebied 10
2.4 Vigerende bestemmingsplannen 11
2.5 Leeswijzer 12

Hoofdstuk 3 Relevante beleidskaders 13

3.1 Algemeen 13
3.2 Rijksbeleid 13
3.3 Provinciaal en regionaal beleid 13
3.4 Gemeentelijk beleid 16
3.5 Gebiedsspecifiek beleid 21

Hoofdstuk 4 Bestaande situatie 25

4.1 Beschrijving van het plangebied 25
4.2 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 26
4.3 Conclusie 27

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving 29

5.1 Algemeen 29
5.2 Verkeer en openbare ruimte 31

Hoofdstuk 6 Onderzoek en randvoorwaarden 35

6.1 Algemeen 35
6.2 Milieueffectrapportage 35
6.3 Geluidhinder 36
6.4 Bedrijven en Milieuzonering 37
6.5 Luchtkwaliteit 39
6.6 Externe veiligheid 40
6.7 Bodemkwaliteit 42
6.8 Flora en fauna 43
6.9 Bomen 45
6.10 Water 45
6.11 Duurzaamheid 47
6.12 Archeologie 48
6.13 Kabels en leidingen 49
6.14 Conclusie 50

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid 51

7.1 Economische uitvoerbaarheid 51
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 51

Hoofdstuk 8 Juridische plantoelichting 53

8.1 Inleiding 53
8.2 Planvorm 53
8.3 Opbouw Regels 53
8.4 Regeling bijbehorende bouwwerken 54
8.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen 59
8.6 Systematiek van de bestemming Wonen 59
8.7 Artikelsgewijze toelichting 60
8.8 Lijst van horeca-activiteiten 65
8.9 Handhaving 65
Bijlagen 67

Bijlage 1 Rapport bedrijven en Milieuzonering 69

Bijlage 2 Externe veiligheid 93

Bijlage 3 Waterparagraaf 105

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 116

Artikel 1 Begrippen 116
Artikel 2 Wijze van meten 120
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 121

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen 121
Artikel 4 Gemengd 121
Artikel 5 Groen 123
Artikel 6 Maatschappelijk - Openbare dienstverlening 123
Artikel 7 Sport 124
Artikel 8 Verkeer 125
Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied 125
Artikel 10 Water 126
Artikel 11 Wonen 126
Artikel 12 Waterstaat - Waterstaatkundige functie 128
Artikel 13 Leiding - Water 128
Artikel 14 Waarde - Ecologie 129
Hoofdstuk 3 Algemene regels 130

Artikel 15 Antidubbeltelbepaling 130
Artikel 16 Algemene aanduidingsregels 130
Artikel 17 Algemene afwijkingsregels 130
Artikel 18 Algemene bouwregels 131
Artikel 19 Algemene gebruiksregels 131
Artikel 20 Algemene wijzigingsregels 132
Artikel 21 Overige regels 132
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 133

Artikel 22 Overgangsrecht 133
Artikel 23 Slotregel 133
Bijlagen regels 135

Bijlage 1 Lijst van Horeca-activiteiten 136

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 139

Bijlage 3 Kavelpaspport blok E 145

Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding

1.1 Aanleiding

In de raadvergadering van 7 juli heeft de raad het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening vastgesteld. Helaas is er kort na vaststelling van het bestemmingsplan een technische omissie op de verbeelding geconstateerd. Dit betreft de begrenzing van de aanduiding P (parkeerterrein) op de verbeelding in de Woonbestemmingen. Deze omissie leidt er toe dat slechts onder een deel van de bouwblokken geparkeerd kan worden terwijl het nadrukkelijk de bedoeling is dat onder de bouwblokken als geheel geparkeerd kan worden. Bij een aantal bouwblokken leidt dit op korte termijn tot problemen bij de aanvraag omgevingsvergunning. De verbeelding dient voor een aantal blokken daarom zodanig te worden aangepast dat de aanduiding P (parkeerterrein) van toepassing is op het gehele bouwblok in de bestemmingen Wonen en voor een consequente toepassing van de regel ook in de bestemming GD.

De herziening heeft uitsluitend betrekking op halfverdiepte of ondergrondse bouwdelen binnen de op de plankaart aangegeven bouwblokken. Ten aanzien van de bouw hiervan zijn met belanghebbenden en bouwers reeds afspraken gemaakt. In zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening, is het ondergronds- dan wel half verdiept parkeren binnen de bouwblokken geen punt van discussie geweest.

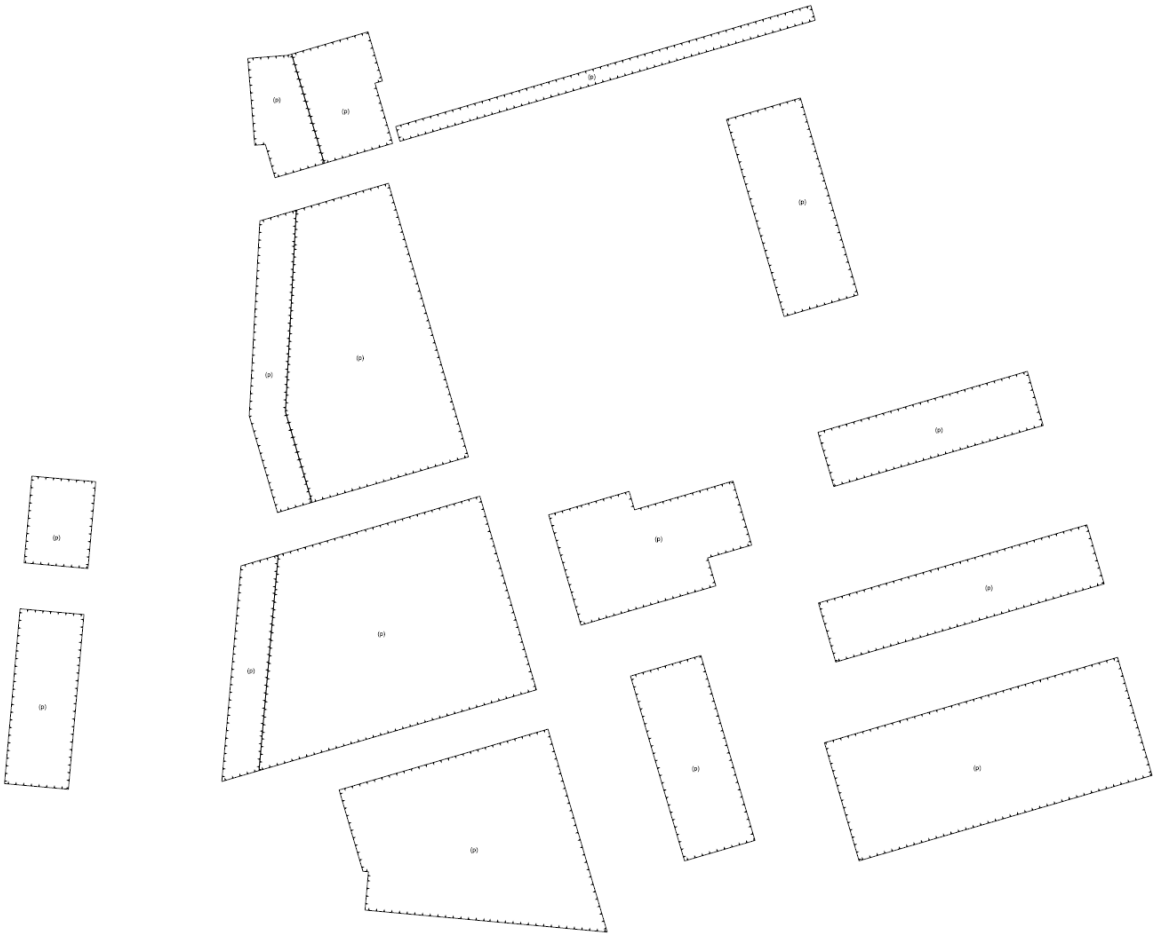
1.2 Doelstelling

Het bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening is een correctieve herziening van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening, die er op gericht is de beoogde gebouwde parkeeroplossingen onder de woningbouwblokken in een aantal bouwvelden in het plangebied te regelen. De herziening heeft uitsluitend betrekking op de verbeelding.

1.3 Onderdelen van het bestemmingsplan Veemarkt , 2e herziening

Met het reparatiebesluit wordt een fout op de verbeelding van het bestemmingsplan hersteld en wordt vertraging van de uitvoering van het bestemmingsplan zo veel mogelijk voorkomen. De herziening heeft betrekking op de in figuur 0 weergegeven bouwvelden in het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening.

Het bestemmingsplan is gericht op de correctie van de aanduiding 'parkeerterrein' bij een aantal blokken in het plangebied. Deze aanduiding dient bij een aantal blokken zodanig te worden aangepast dat hij niet alleen geldt voor de binnenterreinen bij de verschillende bouwvelden in het plan maar dat ook onder de woningen zelf geparkeerd kan worden. Daarnaast wordt voor een eenduidige toepassing van de regels de aanduiding parkeerterrein ook aangebracht op een aantal bouwblokken met de bestemming Gemengd, waarbij het ook de bedoeling is dat onder de bouwblokken geparkeerd kan worden.



Figuur 0. Overzicht van bouwblokken waar de aanduiding parkeerterrein wordt aangepast.

Na vaststelling van deze herziening vervangt de verbeelding behorende bij deze 2e herziening de oorspronkelijke verbeelding van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening.

De toelichting en de regels van het bestemmingsplan Veemarkt, 1e herziening zijn niet aangepast maar worden, ten behoeve van een goede technische koppeling tussen regels en plankaart, ten behoeve van de digitale raadpleging van het plan integraal overgenomen in deze 2e herziening.

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

Hoofdstuk 2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Na het besluit in 2005 over de herontwikkeling van het Veemarkt terrein heeft de gemeenteraad op 4 september 2008 besloten dat activiteiten op het Veemarkt terrein per 1 januari 2011 beëindigd worden. In oktober 2011 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Veemarkt vastgesteld. Dit bestemmingsplan biedt het juridisch planologische ontwikkelingskader om op de plek van het Veemarkt terrein een unieke woonwijk maken: een woongebied met ruimte voor bijzondere woonvormen, waar bestaande en nieuwe kwaliteiten stevig verbonden zijn. De gemeente heeft de toekomstplannen voor het Veemarkt terrein samen met bewoners en andere belangstellenden vormgegeven. Hiertoe is destijds een uitgebreid participatie traject doorlopen waarna door gemeente de randvoorwaarden voor de invulling van het gebied zijn geformuleerd.

Veemarkt wordt een gemengde stedelijke woonwijk met huurwoningen, goedkopere koopwoningen en vrije sector woningen. In de wijk wordt gestreefd naar een woningdichtheid ongeveer 50-55 woningen per hectare. Ter vergelijking: in de wijken Voordorp en Tuindorp is de woningdichtheid ongeveer 35-40 woningen per hectare en Wittevrouwen zit op zo'n 80 woningen per hectare. Een groot deel van de woningen wordt (mede) door bewoners zelf ontworpen. Dat levert een bijzonder straatbeeld op: een variatie aan gevels en architectuurstijlen, verschillende hoogtes, breedtes en materialen.

De meeste woningen worden gebouwd in gesloten bouwblokken, wat aan de binnenkant veel ruimte overlaat voor parkeren, veilig spelen en (gemeenschappelijk) groen.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten voor de wijk Veemarkt is dat het een duurzame wijk wordt. Concreet houdt dat in dat woningen een GPR (duurzaamheidsscore) hebben van tenminste 7.5 en een EPC (energieprestatie) van 0.3 of beter. Het meest recent ontwikkelde gebouw heeft een EPC score van 0.0. Dit wordt onder andere bereikt door goede isolatie en gebruik van zonnecellen. Andere initiatieven op het gebied van duurzaamheid worden van harte toegejuicht.

Als gevolg van de economische crisis en een verschuiving in het programma voor Veemarkt stelde de gemeenteraad in maart 2014 het Ambitiedocument Woningbouwprogramma Veemarkt vast. In dit Ambitiedocument wordt aangegeven welke verschuivingen er optreden in het woningenprogramma op de Veemarkt als gevolg van de crisis en het niet meer bouwen van een kleine supermarkt en de school. Dit ambitiedocument was de afgelopen 2 jaar en komende jaren leidraad voor de te bouwen woningen op Veemarkt. Kort gezegd komt het ambitie document er op neer dat met behoud van de oorspronkelijke stedenbouwkundige uitgangspunten meer en kleinere woningen zullen worden gerealiseerd op het Veemarkt terrein. In plaats van de oorspronkelijke 580 woningen die als maximum waren vastgelegd in het bestemmingsplan uit 2011 zullen nu circa 730 woningen (en woon eenheden) gerealiseerd worden (voor de flexibiliteit zal in de regels worden uitgegaan van maximaal 750 woningen). Deze verhoging van de woningaantallen heeft vrijwel geen ruimtelijke consequenties en wordt vooral veroorzaakt door het vervangen van eengezinswoningen door 50/100 studenten eenheden (motie 2014/M28) en het bouwen van woningen op de plek waar eerst een supermarkt en een school waren gepland. Als gevolg van het overschrijden van het maximum van 580 woningen wordt het bestemmingsplan herzien.

2.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de lijn zoals die in het ambitiedocument uit 2014 is vastgelegd planologisch-juridisch mogelijk te maken. Omdat het plan uit 2011 een globaal ontwikkelingsplan is en er inmiddels diverse bouwblokken zijn gebouwd en worden ontwikkeld bestaat er inmiddels ook behoefte aan een beheersregeling voor het plangebied. Hierin zal voor de inmiddels bekende bouwblokken in het voorliggende planherziening worden voorzien.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

2.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is 31 hectare groot en omvat globaal het bestaande Veemarkt terrein en de daar om heen liggende sportvelden. De grens van het plangebied wordt gevormd door de rand van het woongebied Voordorp in het noorden, de rijksweg A27 in het oosten, de Biltse Rading in het zuiden en in het westen de Sartreweg en het zuidelijk deel van volkstuinencomplex De Pioniers. Zie afbeelding 1.



Figuur1: Begrenzing van het plangebied.

2.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

Bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Goedgekeurd door GS

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming Gemengd. Het gaat hierbij om een gemengd woongebied waar ook andere functies dan wonen in vallen.

Binnen de bestemming komen de volgende functies voor:

- Maximaal 580 woningen. Uitgangspunt is dat op het Veemarkt terrein circa 550 woningen worden gerealiseerd. Er is in de planregels enige marge ingebouwd voor wat betreft het aantal te realiseren woningen;
- Maatschappelijke voorzieningen 5800 m² BVO bestaande uit:
  1. Een gezondheidscentrum Maximaal 600 m² BVO;
  2. Woonvoorziening voor begeleid wonen 1800 m² BVO;

  gecombineerd ruimte gebruik met andere functies is mogelijk en wenselijk.
- Horeca in de categorie D1 en D2 van de lijst van horeca-activiteiten tot een maximum van 400 m² BVO;
- Bedrijfsunits in de vorm van een bedrijfsverzamelgebouw van maximaal 1500 m² BVO;
- Een extra sportvoorziening in de vorm van een kunstgrasveld van maximaal 1 ha. Deze is zo gepositioneerd en ingericht dat de sportclubs Hercules en Sporting '70 beide gebruik kunnen maken van dit extra veld.
- Tevens mag maximaal 1500 m² gebouwde sport dan wel voorzieningen in de sfeer van cultuur en ontspanning worden gebouwd in de vorm van bijvoorbeeld een fitnesscentrum en/of een dansschool;
- Groenvoorzieningen;
- Water en de daarbij behorende waterhuishoudkundige voorzieningen;
- Verkeer en verblijf. Hieronder vallen de wegen die een structuur bepalend karakter hebben. Onderdelen die hierbij horen zijn parkeervoorzieningen en voet- en fietspaden.

Daarnaast is de bestemming Sport een belangrijke bestemming in het gebied, vanwege de sportvoorzieningen die in het plangebied liggen.

2.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie, waar onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden beschreven. In Hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieu aspecten komen in Hoofdstuk 5 aan bod. In Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In Hoofdstuk 7 komt tenslotte de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 3 Relevante beleidskaders

3.1 Algemeen

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkelingen op het Veemarkt terrein. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden hier weergegeven.

3.2 Rijksbeleid

De structuurvisie Randstad 2040 kent een verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen waarbij tegelijkertijd een kwaliteitssprong wordt gerealiseerd. Voor het woningbouwprogramma voor de regio Utrecht betekent dit dat ruim 32.500 woningen, voornamelijk binnen de rode contouren van het bestaand stedelijk gebied, dienen te worden gebouwd. Het Rijksbeleid is van een te hoog abstractieniveau om op de ontwikkeling van deze binnenstedelijke locatie toe te passen. Wel dient op basis van het Rijksbeleid getoetst te worden of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de Ladder van duurzame verstedelijking. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) bepaald voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag.

Alleen wanneer die behoefte in trede 1 is aangetoond, is trede 2 aan de orde: Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 (bouwen buiten bestaand stedelijk gebied) aan de orde.

Betekenis voor het plangebied

De ontwikkeling in het plangebied heeft in hoofdzaak betrekking op woningbouw. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie heeft de provincie Utrecht de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen en uitgewerkt in de Utrechtse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Voor de toetsing van dit beleid wordt daarom verwezen naar onderstaande paragraaf 2.3.2. Voor de ontwikkeling van Veemarkt zijn uitsluitend trede 1 en trede 2 aan de orde.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid en is bindend voor de gemeenten. In paragraaf 2.3.2 wordt nader ingegaan op de verordening.

De PRV richt zich op het ruimtelijk beleid in de gehele provincie en omvat verschillende onderdelen binnen de ruimtelijke ordening. In deze paragraaf wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante thema's. Dit zijn achtereenvolgens Verstedelijking en Wonen.

Verstedelijking

Verstedelijking (duurzame verstedelijkingsladder) De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

De provincie geeft aan dat we in de kenniseconomie op een andere manier wonen en werken. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat heeft consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land. De steden spelen hierin een steeds belangrijkere rol. In de provincie geldt dat vooral voor Utrecht en Amersfoort, maar ook voor de kleinere steden en dorpen. Functiemenging draagt bij aan de vitaliteit van het stedelijk gebied. Een groot accent bij verstedelijking ligt op de binnenstedelijke opgave.

Het beleid sluit aan bij de zogenaamde duurzame verstedelijkingsladder uit het Besluit ruimtelijke ordening zoals reeds beschreven in paragraaf 2.2.3. Concreet hanteert de provincie Utrecht de volgende voorkeursvolgorde voor stedelijke ontwikkelingen: eerst de mogelijkheden van herstructurering of transformatie, dan de mogelijkheden in de nabijheid van halten en knopen van het OV-netwerk, dan de overige mogelijkheden in het stedelijk gebied (binnen de rode contouren), en als laatste uitbreiding.

3.3.2 Toetsing van plan aan Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid) (2012)

Trede 1: Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte

De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011.

Kwantitatief

In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. Het lagere bouwprogramma (in vergelijking met de bouwproductie van voor de crisis) drukt de groei van de huishoudens echter niet. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13 % in 2040.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Tussen 2020 en 2025 lopen de tekorten in vooral de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink op. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Ook in de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien:

"Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Om het procentueel woningtekort niet verder te laten toenemen – niet hoger dan 4,1% van de woningvoorraad - zal de woningvoorraad mee moeten groeien naar 359.600 woningen in 2030. Dat zou betekenen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 met 61.000 woningen" moet groeien."

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerde op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

Kwalitatief

Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar voor die doelgroep aangepaste woningen en woningen met zorg. De gemeente Utrecht wil tevens het tekort aan studentenhuisvesting terugdringen. De ambitie is om 4000 woningen voor studenten en starters toe te voegen door middel van nieuwbouw en transformatie, zowel permanent als tijdelijk.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige

woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldure huur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

Conclusie
60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het stadsgewest Utrecht. Gezien vorenstaande kan geconcludeerd worden dat zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de woningbouw die mogelijk wordt gemaakt binnen het plangebied Veemarkt.

Trede 2: Bestaand stedelijk gebied
Uit de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat de ruimtevraag bij voorkeur dient te worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Het plangebied ligt op de locatie van de voormalige Veemarkt. Dit gebied wordt gekenmerkt door haar ligging op relatief korte afstand van het centrum van Utrecht. Hierdoor heeft het gebied een grote potentie om te transformeren naar een stedelijk woongebied. Het gebied is reeds in ontwikkeling en vormt een inbreidingslocatie op het terrein van een voormalige evenementenhal in het stedelijk gebied van Utrecht.

Conclusie
Met de bouw van maximaal 750 woningen draagt de locatie bij aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio.

3.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

Betekenis voor plangebied

De relevante regels uit de PRV 2013 voor dit bestemmingsplan betreffen:

Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Voor deze beschrijving wordt verwezen naar de planbeschrijving in hoofdstuk 4.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie

in de wijken.

Het bestemmingsplangebied behoort tot de Markt. De ruimtelijke opgave die voor dit gebied binnen deze kernkwaliteit geldt, is het (her)ontwikkelen van een locatie in de stadsrand om zo binnen de totale stad een compleet aanbod te kunnen bieden van verschillende vestigingsmilieus, zowel voor wonen als werken. In de structuurvisie zijn ook een aantal gebiedsperspectieven aangegeven. De Veemarkt ligt binnen het gebiedspersectief Oostrand.

Betekenis voor het plangebied

Binnen het gebiedsperspectief Oostrand wordt voor een aantal locaties aan de oostkant van de stad, binnen het ontwikkelingsperspectief de Markt, aangegeven dat er ruimte wordt geboden voor meer geïsoleerde, exclusieve stedelijke ontwikkelingen. De relatie van de stadsrand met het buitengebied kan beter vorm worden gegeven. Dit betekent het verbeteren van met name de langzaam verkeer verbindingen (fietsroutes en wandelpaden), mede ter ontsluiting van de forten en lunetten. Daarnaast kan selectief programma in de Oostrand worden toegevoegd.

In de ontwikkelingsrichting naar 2015 is het Veemarkt terrein aangeduid als 'stedelijk- groenstedelijk milieu'. Kenmerkend voor dit type milieu is de relatief lage graad van functiemenging, waarbij het voorzieningenpakket is afgestemd op de wijk en de directe omgeving. Het groene gebied ten noorden en oosten van het Veemarkt terrein is aangeduid als 'groen buiten stedelijke groenstructuur'. Hier kunnen zowel intensieve als extensieve vormen van recreatie plaatsvinden. In hoofdzaak heeft dit type milieu een ecologische functie en kan het ruimte bieden aan waterberging.

3.4.2 Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het dynamisch stedelijke masterplan (DSM) is een interactieve visie voor de stedelijke herontwikkeling in Utrecht. De traditionele grootschalige gebiedsontwikkeling maakt plaats voor een kleinschaliger en organischer aanpak. De gemeente zoekt andere manieren om stedelijke ontwikkeling te stimuleren. Zoals transformatie en herontwikkeling van braakliggende locaties, het geven van ruimte aan experimenten om (binnen) stedelijke herontwikkeling te versnellen en het opbouwen en delen van kennis over de mogelijkheden. De thema's hergebruik van panden, kleinschalig opdrachtgeverschap, tijdelijke invulling van locaties en studentenhuisvesting staan centraal.

Het digitale Stadsdebat heeft het DSM kleur gegeven. De talloze voorstellen, ideeën en opmerkingen die zijn aangedragen door de stad bevestigen het beeld dat deze gebieden sterk in betekenis kunnen groeien voor de bestaande stad en haar inwoners. Met het DSM richt de gemeente zich op initiatieven waarvan verwacht wordt dat die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Als gemeente willen we daarbij vooral faciliteren.

Betekenis voor het plangebied

Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat. De Veemarkt is eigendom van de gemeente en er is gekozen voor een actieve, innoverende rol op het gebied van participatie, duurzaamheid en woonvormen (CPO). De bouw van de woningen is reeds gestart. Eind 2015 zijn ca. 150 woningen bewoond.

3.4.3 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouw plannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de Hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum

Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bebouwingshoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Betekenis voor het plangebied

In principe geldt voor de Veemarkt het uitgangspunt Binnentuinen subcategorie hoog. Voor de wijk geldt een maximale bebouwingshoogte van 5 lagen met mogelijkheid tot het maken van enkele accenten tot 10 bouwlagen. Deze accenten zullen in het midden van het plangebied op het Plateau worden gerealiseerd. Aan de kant van de Sartreweg wordt de bebouwingshoogte afgestemd op de omgeving.

3.4.4 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

Overigens is voor de Veemarkt een apart beeldregieplan opgesteld. Dit wordt in paragraaf 3.5.4 nader toegelicht.

3.4.5 Woonvisie 2009 - 2019: Wonen in een sterke stad

Op 14 januari 2010 heeft de Utrechtse gemeenteraad de woonvisie 2009 - 2019 vastgesteld. In de Woonvisie geeft de gemeente haar visie op het Utrechtse woonbeleid van de komende tien jaar.

De visie krijgt heeft als titel "Wonen in een sterke stad". Utrecht is een sterke stad omdat veel mensen in Utrecht willen wonen en blijven wonen. Dit hangt samen met de aantrekkelijkheid van de stad en haar omgeving, de ligging binnen Nederland en met de economische kracht van de regio. Hierdoor kent de stad wel een grote druk op de woningmarkt.

De Woonvisie geeft aan hoe vanuit het wonen kan worden bijgedragen aan het behouden en versterken van de kracht van de stad. Dit gebeurt door het vergroten van het woningaanbod in Leidsche Rijn en Rijnenburg en door vernieuwing in de bestaande stad. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op het in beweging krijgen van de verstopte woningmarkt. In de periode 2010-2019 worden er 26.300 woningen aan de voorraad toegevoegd (= 2.630 woningen per jaar).

Bij het in beweging krijgen van de woningmarkt ligt de sleutel voor een belangrijk deel bij het vergroten van het aanbod voor de zogenaamde middeninkomens. Hierdoor wordt er beter tegemoet gekomen aan de woonwensen van deze groep en kan tegelijkertijd de druk op de voorraad sociale huurwoningen worden verkleind.

Betekenis voor het plangebied

Het project Veemarkt geeft ruimte aan bewonersinitiatieven en innovatieve planvorming. Er wordt gewerkt aan een gevarieerde wijk met een sterke identiteit. Een aantrekkelijke en leefbare buitenruimte vormt en inspireert tot toonaangevend duurzaam en innovatieve ontwerpen. Er wordt ruimte geboden aan CPO’ers (collectief particulier opdrachtgevers) en PO’ers (individuele bouwers). Verschillende deelplannen worden ontwikkeld via Mede Opdrachtgeverschap (MO). Hiermee wordt voorzien in woningbouw voor verschillende doelgroepen, met maximale invloed van de toekomstige bewoners op zowel de woning plattegronden als op het uiterlijk van de woningen.

3.4.6 Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Uitgangspunt van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is dat parkeren grotendeels op eigen terrein plaatsvindt en het bezoeksparkeren in de openbare ruimte. In Veemarkt wordt het midden tussen de maximale en minimale norm aangehouden. De parkeerplaatsen moeten per bouwveld worden opgelost. Voor de gesloten bouwblokken (zoals J en K) is dat gebeurd door 1 parkeerplaats op het binnenterrein op te nemen en ca. 0,5 in de openbare ruimte.

Voor bouwveld F, nu ingevuld met het project Tuinhof, is dit ook het geval. Maar omdat het geen gesloten bouwblok is, is er in het SPVE voor gekozen om deze 1,0 parkeerplaats per woning aan de randen van het plateau te realiseren. Het bezoekersparkeren vindt in de directe omgeving van dit bouwblok plaats.
In Veemarkt is voldoende ruimte om de benodigde parkeerplaatsen voor de diverse projecten te realiseren. In paragraaf 5.2.3 Parkeren wordt het parkeren in het plangebied nader toegelicht.

3.4.7 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer. Centraal in het duurzaam bouwen beleid van de gemeente staat het visiedocument "Duurzaam huisvesten". Daarin verwoordt de bouw initiatiefnemer zijn visie op de toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken, vast te leggen in een ambitie. Deze visie wordt vertaald naar concrete maatregelen en oplossingen in het ontwerp.

Woningdichtheid

Een van de kenmerken van het stedenbouwkundig plan van Veemarkt is de hoge dichtheid waarin

de woningen worden gerealiseerd. Hierbij moet gedacht worden aan een dichtheid van 55 tot 65 woningen per hectare (vergelijk met Leidsche Rijn waar de woningdichtheden tussen de 30 en 35 woningen per hectare ligt). Er is dus sprake van zuinig en intensief ruimtegebruik.

De gemeente heeft in haar Milieubeleidsplan op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd "in 2030 CO2 neutraal". Ontwikkel- en herstructureringslocaties moeten een bijdrage leveren om deze ambitie te realiseren. Directe aanleiding hiervoor is een motie vanuit de gemeenteraad met het verzoek duurzaamheid concreter te maken en in alle beleidsterreinen te integreren (motie 17/7/2014 M81). Deze motie is overgenomen door het college.

Programma Utrechtse energie 2011-2014
Duurzaamheid is één van de pijlers van het Utrechts collegeprogramma 2010-2014 'Groen, open en sociaal'. Het collegeprogramma legt drie accenten in het werken aan duurzaamheid:

1. Energie besparen en duurzaam opwekken;
2. Schone lucht door een gezonde mobiliteit;
3. Een aantrekkelijke groene omgeving.

In het ontwerp moet uitwerking worden gegeven aan een bijzonder energieconcept. Dat kan door gebruik te maken van het warmtenet of door een gelijkwaardig alternatief energieconcept. Eventueel met behulp van het toevoegen van stedelijk groen en water om een positieve bijdrage leveren aan klimaat adaptatie.

Betekenis voor het plangebied

In paragraaf 6.11 Duurzaamheid wordt uitgelegd op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie is omgegaan.

3.4.8 Bouwen aan een gezonde toekomst

Het aantal inwoners van Utrecht neemt snel toe. Dat brengt grote opgaven en kansen met zich mee. Deze groei zien wij als kans om de kwaliteit van het leven in onze stad, die over het algemeen goed is, verder te verbeteren door in te zetten op een gezonde en duurzame stedelijke ontwikkeling. Utrecht investeert al jaren in fietsvoorzieningen, duurzame energieopwekking en groene ruimte. Zo wordt de gezonde keuze aantrekkelijk gemaakt. Een platform voor Healthy Urban Living kan een rol spelen in de wijze waarop het binnenstedelijk bouwen gestalte krijgt, zodat Utrecht een compacte stad blijft waar je met de fiets alle bestemmingen kunt bereiken en de landschappen en recreatiegebieden rond de stad toegankelijk blijven. We benutten alle kansen in de openbare ruimte voor bewegen, spelen, ontmoeten en groenbeleving en zorgen voor een scheiding tussen speelgebieden en verkeer.

Bij bouwprojecten stimuleren we de initiatiefnemers om creatieve oplossingen te bedenken die bijdragen aan zoveel mogelijk positieve effecten voor de gezondheid van de Utrechters. Daarbij toetsen we op een aantal elementen die van belang zijn voor een gezonde (toekomstige) leefomgeving: duurzaam omgaan met energie, voorbereiden op klimaatverandering, bodem-,water- en luchtkwaliteit en vermindering geluidsoverlast.

Zo draagt het creëren van voldoende stilteplekken in de stad bij aan een gezonde omgeving. Creatief zoeken we naar oplossingen die bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Naast aandacht voor de fiets, draagt aandacht voor de voetganger bij aan schone mobiliteit, aan ontmoetingen in de openbare ruimte en aan gezonde beweging. Een duurzame en gezonde stedelijke ontwikkeling vraagt een integrale en brede benadering met ruimte voor bestuurlijke keuzen.

De nieuwe Omgevingswet biedt hiervoor een betekenisvol handvat. Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet in 2018 omgevingswijzer voor duurzame herontwikkeling, een methode om in ruimtelijke projecten samen met alle betrokkenen een duurzaam handelingsperspectief op te stellen en vast te leggen in een omgevingsvisie.

We zijn ons ervan bewust dat ruimtelijke en gezondheidsbelangen uiteen kunnen lopen en verschillende consequenties hebben; dit vraagt per situatie een transparante toelichting zodat er een zorgvuldige bestuurlijke afweging kan plaatsvinden. We versterken de gezondheidsexpertise in alle fasen van de ruimtelijke ontwikkeling.

3.4.9 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting

Het beleid voor het omzetten en kadastraal splitsen van woningen is in het najaar van 2015 gewijzigd. Daarbij ook de Huisvestingsverordening aangepast, waarbij een vergunningstelsel is ingevoerd voor het zodanig veranderen van een woning dat meer woningen ontstaan, verder woningvorming genoemd, ingevoerd. Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, is besloten om in de lijn van de facetbestemmingsplannen Woningsplitsing I en II in alle bestemmingsplannen een regeling te treffen voor omzetting en woningvorming. Het is namelijk van belang om in verband met een goede ruimtelijke ordening regels te stellen, regels die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn, en op de Huisvestingsverordening 2015 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad. In tegenstelling tot deze verordening gelden de regels van het bestemmingsplan voor alle woningen, ongeacht de WOZ-waarde van de woning of de huurprijs.
De Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015 die bij de Huisvestingsverordening 2015 horen, zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woonvorming is neergelegd in die beleidsregels.

3.5 Gebiedsspecifiek beleid

Omdat Veemarkt een van de grotere binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen is, is er voor de invulling van het gebied ook een aantal specifieke beleidsnota's opgesteld. Die worden hieronder toegelicht.

3.5.1 Bestemmingsplan Veemarkt

In oktober 2011 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Veemarkt vastgesteld. Dit bestemmingsplan biedt het juridisch planologische ontwikkelingskader om op de plek van het Veemarkt terrein een unieke woonwijk maken: een woongebied met ruimte voor bijzondere woonvormen, waar bestaande en nieuwe kwaliteiten stevig verbonden zijn. De gemeente heeft de toekomstplannen voor het Veemarkt terrein samen met bewoners en andere belangstellenden vormgegeven. Hiertoe is destijds een uitgebreid participatie traject doorlopen waarna door gemeente de randvoorwaarden voor de invulling van het gebied zijn geformuleerd.

De meeste woningen worden gebouwd in gesloten bouwblokken, wat aan de binnenkant veel ruimte overlaat voor parkeren, veilig spelen en (gemeenschappelijk) groen.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten voor de wijk Veemarkt is dat het een duurzame wijk wordt. Concreet houdt dat in dat woningen een GPR (duurzaamheidsscore) hebben van tenminste 7.5 en een EPC (energieprestatie) van 0.3. Dit wordt onder andere bereikt door goede isolatie en gebruik van zonnecellen. Andere initiatieven op het gebied van duurzaamheid worden van harte toegejuicht. Omdat het aantal in het woningen in het gebied toeneemt, en om te voorzien in een beheers kader voor de verdere ontwikkeling van de wijk wordt thans het nu voorliggende bestemmingsplan gemaakt. Echter, de uitgangspunten blijven hetzelfde, waarbij voor de laatste tender (bouwveld M) een EPC van 0 wordt aangehouden.

3.5.2 SPvE Veemarkt

Het stedenbouwkundig programma van eisen “Veemarkt 2.0” is het raamwerk van een nieuwe woonbuurt dat met brede participatie van burgers en professionals is opgezet en de volgende uitgangspunten heeft.

Particulier opdrachtgeverschap, CPO, mede opdrachtgeverschap

Particulier opdrachtgeverschap, zowel individueel (PO) als collectief (CPO) krijgt de ruimte op de Veemarkt. In omvang en aard is dit nieuw voor de gemeente, maar de potentie is groot. Er worden 3 projecten via een CPO vormgegeven. De grond wordt gefaseerd uitgegeven om CPO ruimschoots de kans te geven zich te ontplooien. Daarnaast wordt op grote schaal ingezet op mede opdrachtgeverschap.

Hoge ambitie duurzaamheid

Utrecht heeft de ambitie om in 2030 klimaat neutraal te zijn. Wonen op de Veemarkt is duurzaam; de energieprestatie (EPC) van 0,3 van de woningen ligt aanzienlijk lager dan de 0,45 die wettelijk verplicht is

De bredere duurzaamheidsprestatie van de nieuwe buurt is objectief bepaald met de DPL-methode (duurzaamheidsprofiel van een locatie). Naast energie is veel aandacht besteed aan onder andere water, ecologie, optimalisatie van parkeervoorzieningen en een duurzame openbare ruimte.

Met een score van 7,7 op een schaal van 1 tot 10 en een plan dat inclusief de duurzaamheidsambitie binnen de gestelde financiële kaders past, zal de Veemarkt bij voltooiing een van de hoogste scores in Nederland hebben.

Bereikbaarheid en verkeer

Het SPVE geeft aan hoe het nieuwe gebied ontsloten gaat worden en onderdeel gaat uitmaken van het omliggende stedelijke weefsel. Nieuwe en betere verbindingen voor langzaam verkeer en een fijnmazige ontsluiting voor autoverkeer moeten de bereikbaarheid van de toekomstige buurt verzekeren en van omliggende functies verbeteren. Tegelijkertijd is invulling gegeven aan de motie “Laat Sartre met rust" (uit september 2005), die inhoudt dat de Sartreweg en de Voorveldselaan zoveel mogelijk ontzien moeten worden. Zo zal het verkeer van- en naar de sportvelden niet door de woonwijk de sportvelden kunnen bereiken. Bij het ontwerp van de ontsluiting is rekening gehouden met de mogelijkheid van toekomstige ingrepen op de Sartreweg die kunnen voortvloeien uit toekomstige maatregelen over het tegengaan van sluipverkeer. De Sartreweg zal ook ruimtelijk deel gaan uitmaken van de nieuwe buurt; de bebouwing aan de westzijde van de weg wordt afgemaakt door aansluitend aan de zogenoemde “Waaijerflats” de bouw van twee CPO-projecten mogelijk te maken. Ook dit is een resultaat van het participatieproces.

Openbare ruimte en voorzieningen

De openbare ruimte is een belangrijke drager van het plan, niet alleen in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit, maar ook als ontmoetingsruimte en verblijfsruimte. Om dat te bereiken heeft de openbare ruimte een royale maat, wordt een groot deel van de parkeerbehoefte binnen de bouwvelden georganiseerd en heerst overal een 30km/uur regime. Tevens biedt het bestemmingsplan ruimte voor gezondheidszorg, sport en recreatie, horeca en werken. Het SPVE speelt daarmee in op een bredere behoefte aan functies die in het afgelopen participatietraject door geïnteresseerden en ondernemers kenbaar is gemaakt en geeft tegelijkertijd de mogelijkheid om het voorzieningenprogramma in de loop van de tijd te laten mee veranderen met de behoefte van de bewoners van de nieuwe buurt en omgeving. Inmiddels is een extra voetbalveld gerealiseerd en is het aantal parkeerplaatsen van de sportvelden opgehoogd van 74 naar circa 200 parkeerplaatsen.

Richtlijnen geluid, fijn stof en veiligheid

De nieuwe buurt maakt deel uit van de stad met al zijn levendigheid en onrust. Zij is gesitueerd in de nabijheid van de A27 en diverse ontsluitingswegen. Het SPVE voldoet aan alle wettelijke milieunormen. Om dit te bereiken is onder andere extra geïnvesteerd in het geluidsscherm van de A27 en daarnaast waarborgt het plan dit door de gesloten bouwblokken waardoor alle woningen een geluidluwe gevel hebben. De enige uitzondering hierop is het bouwveld F. Echter ook hier de verkaveling zodanig gekozen. dat aan de geluidsnormen wordt voldaan.

3.5.3 Integraal Programma van Eisen Veemarkt/Functioneel Ontwerp (IPvE/FO)

In het Integraal Programma van Eisen Veemarkt/Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) is beschreven en weergegeven aan welke eisen en randvoorwaarden de openbare ruimte moet voldoen. Mochten er gaandeweg het planproces en de ontwikkeling van de Veemarkt wijzigingen optreden in bijvoorbeeld het stedenbouwkundige programma, de openbare ruimte eisen, de technische randvoorwaarden voor ondergrondse voorzieningen etc. dan kunnen deze wijzigingen van invloed zijn op het IPvE/FO en kan dit tot aanpassing van het document leiden.

Voordat is gestart met een inrichtingsplan voor het plangebied, is eerst een Integraal Programma van Eisen (IPVE) en dit bijbehorend Functioneel Ontwerp (FO) opgesteld. Het IPVE en FO laten zien hoe de openbare ruimte op het Veemarkt terrein er uit kan gaan zien en biedt een kader voor de bouwplannen op het Veemarkt terrein.

De opbouw en het ambitieniveau voor de openbare ruimte zijn vastgelegd in het SPVE en het Beeldregieplan. In het Integraal Programma van Eisen (IPVE) en het bijbehorend Functioneel Ontwerp (FO) worden de eisen voor de openbare ruimte geconcretiseerd.

In het IPVE wordt beschreven aan welke eisen, wensen en randvoorwaarden de openbare ruimte moet voldoen. Het Functioneel Ontwerp (FO) geeft een globaal beeld van de beoogde inrichting van de openbare ruimte op basis van het IPVE.

In het FO is het ambitieniveau voor de plek vastgelegd, het ruimtebeslag van de benodigde functies in de wijk en de wijze waarop het ontwerp aansluit op de omgeving.

Op basis van het IPVE en FO kan een Voorlopig Ontwerp van (deelgebieden) van de openbare ruimte worden gemaakt. Het IPVE en FO betreffen alleen de openbare ruimte. De binnenterreinen binnen de bouwblokken zijn particulier terrein en vallen buiten het kader van het IPVE en FO (al zijn deze binnenterreinen misschien deels openbaar toegankelijk).

3.5.4 Het Beeldregieplan

Het beeldregieplan heeft als doel aanvullende spelregels mee te geven als inspiratie voor toekomstige bewoners om hun woning te realiseren. De spelregels zijn aanvullend op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE).

Het gaat om spelregels die, ruimte geven aan bewonersinitiatieven en innovatieve planvorming en de kwaliteiten uit de omgeving zichtbaar maken. Daarnaast geeft het beeldregieplan een handvat voor een gevarieerde wijk met een sterke identiteit en aan een mix van voorzieningen met een aantrekkelijke en leefbare buitenruimte die inspireert tot toonaangevend duurzaam en innovatieve ontwerpen.

Het beeldregieplan geeft richting aan de samenhangende kwaliteiten van de toekomstige woonwijk en is een handvat voor de ontwikkeling van Veemarkt. Doelstelling is om ruimte te bieden aan CPO'ers (collectief particulier opdrachtgevers, (MO ers mede opdrachtgevers) en PO'ers (individuele bouwers), dus door de verschillende doelgroepen gehanteerd moet kunnen worden. Dat vraagt om flexibiliteit en helderheid.

De welstandscommissie heeft op basis van het SPvE en het beeldregie plan een supervisor gemandateerd om de bouwplannen in het gebied te beoordelen. Daardoor is het mogelijk om particulier opdrachtgeverschap en CPO op een goede manier te begeleiden.

3.5.5 Ambitiedocument Herprogrammering Woningbouwprogramma Veemarkt

De recente crisis heeft zijn weerslag gehad op de woningbouw ontwikkelingen op de Veemarkt. Regeringsbeleid (verhuurderheffing, meer marktconforme huren) en maatschappelijke akkoorden (Woon-akkoord) en lokale afspraken (Herziening Bouwen aan de Stad (BAS)) en niet in de laatste plaats natuurlijk de regels die banken thans stellen aan hypotheekverstrekking. Dit alles heeft zijn weerslag gehad op het geplande woonprogramma op de Veemarkt.

Om van de Veemarkt toch een diverse woonwijk te maken, moet er flexibel ingespeeld worden op deze veranderende omstandigheden. Dit betekent dat er programmatisch naar andere wegen gezocht moet worden om de realisatie niet te laten stagneren. Dit geldt vooral voor het sociale woningbouwprogramma. Hiervoor is een ambitiedocument opgesteld Dit document beschrijft de verschillende uitwerkingsrichtingen (ambities) die nodig zijn om de realisatie van een diverse woonwijk van de grond te krijgen. Het is een dynamisch document, sommige ambities zullen slagen, anderen niet en weer andere nieuwe zullen opkomen. Dit is inherent aan de zoekende woningmarkt van dit moment.

Samenvattend komen de ambities er op neer om toch 23-33% sociaalprogramma te bouwen in Veemarkt. Dat gebeurt door in te zetten op goedkope woningbouw (in plaats van sociale woningenbouw MGE) en het bouwen voor bijzondere doelgroepen zoals het project van Axion Continu voor dementerende ouderen. Ook wordt ingezet op het realiseren van meer beleggingshuur in de categorie vlak boven de liberaliseringsgrens (770-800 euro per maand).

Ook de motie 2014/M28 die vraagt om het bouwen van meer studenten eenheden wordt uitgevoerd op Veemarkt.

De herprogrammering levert een toename van het aantal woningen op van de in het

bestemmingsplan bestemde 580 naar circa 730, met name veroorzaakt door vervangen van winkel en school door woningen en opnemen kleine woningen voor dementerenden en studentenwoningen. Dit wordt in dit nieuwe bestemmingsplan planologisch/juridisch geregeld.

Hoofdstuk 4 Bestaande situatie

4.1 Beschrijving van het plangebied

4.1.1 Historische ontwikkeling

De voormalige Veemarkt is ontstaan in de binnenstad als openlucht markt op het Janskerkhof en Vredenburgplein in 1917. In 1921 werd permanente huisvesting op het Vredenburgplein gerealiseerd, waarna in 1928 werd verhuisd naar een locatie aan de Croeselaan. Vanaf de jaren '60 is de Veemarkt gevestigd op de huidige locatie aan de Sartreweg.

Het Veemarkt terrein bestond uit één groot hallencomplex (circa 8 meter hoog) met daaromheen grote parkeerterreinen. Het hallencomplex besloeg ongeveer een kwart van het terrein, de rest werd gevormd door de parkeerplaatsen. Het terrein was aan alle kanten omringd door hekken. Op het terrein van de Veemarkt waren ook twee dienstwoningen, een rioolgemaal en een paar kleinere gebouwtjes gelegen ten behoeve van de Veemarkt. Deze zijn inmiddels gesloopt. De randen rondom de Veemarkt zijn groen en bestaan uit water, gras en (hoge) bomen. In deze rand is een tankstation gelegen dat voorheen ook LPG verkocht.

Het gebied direct ten noorden van het Veemarkt terrein bestaat onder andere uit een tennispaviljoen, cricket faciliteiten en zes voetbalvelden van Hercules, waarvan er één is voorzien van kunstgras. Ten oosten van het terrein liggen de twee velden van voetbalvereniging Sporting '70. Tenslotte heeft ook de korfbalvereniging Vogel nog haar accommodatie in het plangebied. Op het Veemarkt terrein zelf is de nieuwbouw van de woonwijk in volle gang. In 2015 zijn de eerste 150 woningen klaar en bewoond. Waarschijnlijk zullen de laatste woningen medio 2018 worden opgeleverd.

4.1.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Het Veemarkt terrein is onderdeel van het gebied Hollandse Waterlinie. Dit verdedigingswerk van forten, dijken en kanalen diende tot aan de jaren '60 voor het op afstand houden van vijanden uit oostelijke richting en het beschermen van het daarachter gelegen gebied. Voorbij deze linie waren de bebouwingsmogelijkheden beperkt. Zo kon rondom de forten lang een open karakter worden behouden.

De forten Blauwkapel, Biltsestraat en fort Voordorp maken onderdeel uit van dit systeem. Het huidige Veemarkt terrein ligt in het oorspronkelijke schootsveld van deze forten. Er zijn geen artefacten, routes of waterlopen in het Veemarkt terrein aanwezig die zijn te relateren aan de linie.

De Veemarkthallen hadden geen monumentale waarde, maar waren wel kenmerkend voor de functie die het terrein de afgelopen jaren heeft gehad. In die zin waren zij gezichtsbepalend voor het gebied. In het kader van de planontwikkeling is daarom aansluiting gezocht bij de structuur van het voormalige Veemarktcomplex. De vormgeving van het plateau (het middengedeelte van de Veemarkt) is een verwijzing naar de oude hallen.

Archeologie
Op basis van de gemeentelijke Archeologische waardenkaart zijn binnen het gebied van de Veemarkt geen archeologische vondsten van betekenis te verwachten.

4.1.3 Ruimtelijke structuur

Nadat de functie van de Hollandse Waterlinie kwam te vervallen, ontstonden mogelijkheden om grootschalige en extensieve functies uit de bestaande stad naar de rand te verplaatsen. Voorbeelden zijn Stadion Galgenwaard, het Kromhoutkazerneterrein, De Uithof en ook de Veemarkt. Door deze ontwikkelingen en het ontstaan van woongebieden als Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp, is de oost rand nu een zone met een verscheidenheid aan functies en ruimtelijke typologieën; een overgangszone tussen stedelijk en buitengebied.

Naast de voormalige waterlinie vormen de rijksweg A27, de Biltse Rading en de Sartreweg de belangrijkste structuur bepalende elementen.

De specifieke functie van de Veemarkt en de beperkte toegankelijkheid van het terrein zorgden ervoor dat het gebied sterk afwijkt van zijn directe omgeving. De omringende functies zijn allen

gericht op buiten recreatie en sport en hebben een open karakter. Met name het open karakter met goede verkeersverbindingen naar het buitengebied is kenmerkend voor de oost rand van Utrecht.

4.1.4 Bestaande bebouwing

De voormalige Veemarkthallen zijn gesloopt, de bestaande bebouwing omvat de recent opgerichte en in aanbouw zijnde nieuwbouw, alsmede de accommodaties voor de sportvoorzieningen.

4.2 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

De hoofdfuncties binnen het plangebied zijn woningbouw en sport. Daarnaast komen de functies verkeer en groen in het gebied voor.

4.2.1 Woningbouw activiteiten

Na de sloop van het Veemarktcomplex, dat werd gebruikt voor diverse markten, evenementen en manifestaties met bijbehorende parkeervoorzieningen, is het terrein bouwrijp gemaakt. Verschillende bouwvelden zijn vanaf april 2014 uitgegeven aan ontwikkelaars, particulieren en/of CPO groepen en zijn in verschillende fase van ontwikkeling. De eerste ca. 150 woningen zijn inmiddels opgeleverd en bewoond.



Figuur In aanbouw zijnde woningbouwlocatie:

4.2.2 Sport

Aan de noord- en oostkant van het Veemarkt terrein ligt het Sportcomplex Voordorp met de sportvereniging Hercules, de voetbalclub Sporting '70 en de Korfbalvereniging Vogel.

4.2.3 Overige functies

In het plangebied zijn thans nog een benzineverkooppunt en een brandweerkazerne gesitueerd.

4.2.4 Openbare ruimte en groen

Ondanks de aanwezigheid van stedelijke functies bepalen groen en water voor een belangrijk deel het karakter van het gebied. Het gebied wordt aan alle kanten omringd door groen en deels door water. Rondom de Veemarkt zijn sportvelden en een sporthal (aan de noord-oost zijde), een volkstuinencomplex (aan de westzijde) en een recreatiegebied (aan de zuidzijde) gelegen. Aan de noordkant is in de jaren '80 de wijk Voordorp gerealiseerd inclusief de appartementengebouwen aan weerszijden van de Sartreweg. De Biltse Rading is een belangrijke groene entree van de stad, de singel langs de Sartreweg is van belang voor zowel de wijk (structurerend) als de stad (verbindend) en de sportvelden zijn omzoomd met watergangen en bomenrijen. Veel bomen in het gebied hebben een grote omvang. Van de oorspronkelijke landschappelijke structuur en kavelrichting zijn op het Veemarkt terrein geen overblijfselen.

Zowel de singel langs de Sartreweg als de groene zoom langs de A27 hebben ecologische waarde.

4.3 Conclusie

Het Veemarkt terrein ligt aan de rand van de stad en heeft goede verbindingen met het buitengebied en het recreatieve gebied van de Voorveldse polder. Door de herontwikkeling van het gebied is er een betere verbinding ontstaan met de stad en met de omliggende wijken. Hierdoor maakt de voorheen versnipperde oostelijke stadsrand steeds meer onderdeel uit van de stad.

De groenstructuren langs de A27 en de Biltse Rading worden behouden waarbij versterking van de groene entrees van de stad in het gebied een belangrijk aandachtspunt is. Om een goede doorstroming van het verkeer op de Biltse Rading te waarborgen worden er geen nieuwe ontsluitingen op deze weg aangetakt. De ontsluiting van het Veemarkt terrein is dan ook aan de westkant (Sartreweg) gemaakt. Deze is inmiddels geheel opnieuw ingericht. Hiermee houdt de gemeente zoveel mogelijk rekening met de gewenste ontlasting van de Sartreweg bij de stedenbouwkundige invulling van het gebied.

In het gebied zijn geen monumenten of archeologische waarden aanwezig.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Algemeen

5.1.1 Ruimtelijke uitgangspunten

De belangrijkste doelstelling voor het plangebied is de herprogrammering van de ontwikkeling op het Veemarkt terrein. Deze ontwikkeling is één van de grote binnenstedelijke woningbouw opgaven die Utrecht heeft. Lange tijd vond woningbouw vooral plaats in Leidsche Rijn. Steeds meer richt de stad zich vooral op de binnenstedelijke mogelijkheden. Deze zijn anders van aard: geen grootschalige aanpak, maar een veelheid aan kleinere invullingen, vaak grotere dichtheid, meer puzzelen dan uitrollen van woningbouwvelden, intensiever overleg met betrokken burgers en omwonenden, nadrukkelijk op zoek naar duurzaamheid en een markt aan borend van mensen die echt in de stad willen wonen.

De ontwikkeling van het Veemarkt terrein past hier naadloos in: een grotere dichtheid dan in Vinexgebieden, een toonaangevende ambitie op het gebied van duurzaamheid en een planproces dat gevoerd wordt met intensieve bewonersparticipatie.

Binnen deze binnenstedelijke context is er een trend die de ‘traditionele bouwkolom’ omdraait: de marktpartij volgt de wensen van de geïnteresseerde burger die koper/huurder of particuliere bouwer wil worden. Deze beweging en het gemengde woningprogramma verschaft de locatie een identiteit die aanslaat bij de stedeling die wil starten of anders wil wonen, dicht bij het centrum en toch in de nabijheid van het buitengebied in een modern duurzaam woonmilieu.

Daarnaast biedt het aan de marktpartijen en achterliggende financiers een helpende hand: de locatie heeft al bekendheid verworven met zijn speciale aanpak en de eerst woningbouwprojecten onder particulier opdrachtgeverschap of collectief particulier opdrachtgeverschap worden thans gerealiseerd. Ook marktpartijen spelen in op de woningzoekenden die graag een woning kopen of huren en veel invloed willen hebben op het ontwerp, maar hem niet zelf willen bouwen (medeopdrachtgeversschap).

5.1.2 Programma

Het oorspronkelijke programma voor het Veemarkt terrein bestond uit de ontwikkeling van maximaal 580 woningen en een aantal stedelijke voorzieningen waaronder een school, een buurtsupermarkt, horeca en 4 woonwagenstandplaatsen. Vanwege de financiële crisis in 2014 het Ambitiedocument herprogrammering Veemarkt vastgesteld. De herprogrammering levert een toename van het aantal woningen op van de in het bestemmingsplan bestemde 580 naar 637, met name veroorzaakt door vervangen van winkel, school en woonwagenstandplaatsen door woningen en opnemen van kleine woningen voor dementerenden. Daarnaast heeft de raad ook nog een motie ingediend om 100 studenten woningen op het Veemarkt terrein te realiseren. Dit brengt het totale woningbouwprogramma op circa 730 woningen/c.q. woon eenheden. In verband met de nodige flexibiliteit wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van 750 woningen.

In het ambitiedocument is afgesproken tussen de 20 en 33% sociaal programma in de Veemarkt na te streven. Indien al de projecten die nu in voorbereiding zijn worden uitgevoerd, zal er 26% sociale huur (inclusief studenten eenheden en project voor dementerenden van Axion Continu) komen. Daarnaast wordt 11% gebouwd voor doorstromers met appartementen van onder de € 200.000,- in de koop en rond de € 750,- in de huur.

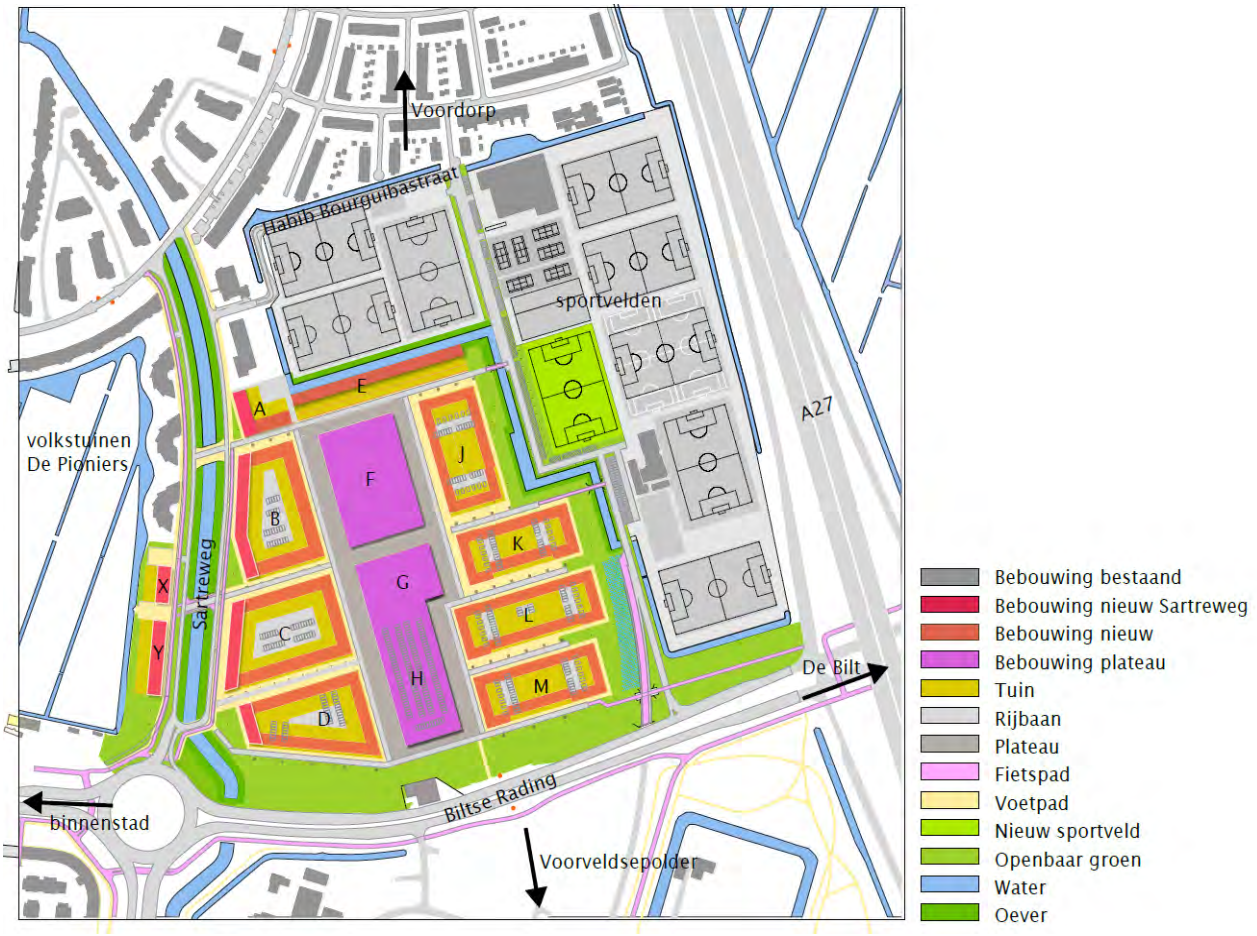
5.1.3 Het stedenbouwkundig plan

Het planconcept van Veemarkt gaat uit van een aantal stedenbouwkundige principes die de aanzet vormen voor de identiteit van de wijk. De belangrijkste waarden zijn geborgd door een vastgelegd patroon van straten en de structuur van groen en water. Daarmee is de wijk verweven met zijn omgeving en is de toon gezet voor een groenstedelijke ontwikkeling.

De contouren van de voormalige Veemarkthallen vormen de inspiratie van de onderliggende structuur; het centrale deel van de wijk zal een blijvende herinnering vormen aan de positie en omvang van de hallen. De structuur biedt maximale ruimte om te transformeren tot woonwijk. De gebieden die uitgegeven worden voor woningbouw en voorzieningen - de bouwvelden - hebben de grootste flexibiliteit. In het planconcept zijn geen vaste kavelbreedtes of dieptes vastgelegd. Wel zijn er spelregels samengesteld die de samenhang binnen de bouwvelden en daarmee binnen de

wijk als totaal moet garanderen.

Het ruimtelijke raamwerk is op hoofdlijnen vastgelegd: in de vorm van groenstructuur, de straten en fietspaden, het watersysteem, het programma en de duurzaamheidsambities.



Figuur bouwvelden kaart Veemarkt

De vraag is hoe de diverse bouwvelden binnen dat raamwerk vorm krijgen, wat de toekomstige bewoners en ondernemers wensen en hoe deze wensen worden vertaald in het ontwerp en de programmering van de toekomstige buurten.

Veemarkt wordt een wijk voor mensen met uiteenlopende woonwensen en inkomens. Het casco van de wijk biedt ruimte voor diverse milieus met verschillende uitwerkingen. Om te zorgen voor verbondenheid met de wijk van volgende generaties zijn flexibiliteit en kwaliteit belangrijk: fysieke kwaliteit, maar ook kwaliteit van netwerken. De bewoners en ondernemers zullen de wijk uiteindelijk haar waarde en inhoud geven. De wijk krijgt een programma dat alle ingrediënten voor flexibiliteit in zich heeft. Zo zal een wijk ontstaan met gevarieerde bouwvelden met een eigen woonsfeer en diverse woningtypen. Door deze kleinschaligheid wordt de zorg voor de eigen omgeving vanzelfsprekend en wordt ontmoeting gestimuleerd.

Het grootste deel van het woningprogramma wordt uitgevoerd als laagbouw, in alle soorten, maten, typologieën en categorieën. Gevarieerde laagbouw zal dus in hoge mate het beeld van de wijk bepalen. Een privétuin, meer ruimte in en om de woning en speelgelegenheid in de buurt zijn de belangrijkste motieven om voor een eengezinswoning te kiezen. Binnen de bouwvelden kunnen rijenwoningen in verschillende beukmaten en categorieën worden gerealiseerd.

De variatie in de afmetingen van de bouwvelden maakt dat er ruimte is voor verschillende typologieën. Zo zijn er bijvoorbeeld hoekwoningen die ook mogelijkheden hebben voor een uitbouw. Binnen de bouwvelden kunnen woningen van diverse breedten worden gerealiseerd. Variatie in beukmaten biedt de mogelijkheid voor andere indelingen en voor werken aan huis.

Het is denkbaar om nieuwe woningtypes te realiseren voor gestapeld wonen. In oorsprong klassieke woningtypes (zoals de boven-benedenwoningen en de etagewoningen zonder lift) worden in een eigentijdse vorm gerealiseerd, waarbij mogelijkheden tot flexibel (duurzaam) gebruik op lange termijn worden gestimuleerd door mogelijkheden tot samenvoegen en splitsing.

Het merendeel van de bouwvelden worden rondom gesloten om zo geluidshinder van de omliggende infrastructuur binnen het blok te beperken. Daarnaast zorgt dit principe dat de straten overal zijn voorzien van voordeuren wat de levendigheid en het straatbeeld ten goede komt.

5.1.4 Gezonde stad

Het plan ligt in een groene omgeving die de bewoners uitdaagt om 'naar buiten' te gaan en te bewegen. Zo zijn er de sportvelden met diverse voorzieningen waarvan de bewoners gebruik kunnen maken maar er is ook het park De Voorveldsepolder. De inrichting van het openbaar gebied sluit daar ook op aan, met name de ruimte die in het plan is gereserveerd voor voetgangers en fietsers en het aanleggen van bruggetjes stimuleren tot bewegen. De woonomgeving biedt daarmee een diversiteit aan spel aanleidingen, ontmoetingsplekken en recreatieve voorzieningen.

Het merendeel van de woningen is ontworpen en gebouwd met inbreng van de toekomstige bewoners. Er zijn diverse methodieken gehanteerd zoals mede opdrachtgeverschap en (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Door ruimte te bieden voor initiatief is het resultaat een grote mate van betrokkenheid van de (toekomstige) bewoners bij de inrichting van de openbare ruimte en de eigen woning. Het wegvallen van een aantal stedelijke voorzieningen uit het oorspronkelijke programma wordt elders in de wijk gecompenseerd.

De keuze voor een bouwprogramma dat alle ingrediënten voor flexibiliteit en kwaliteit in zich heeft, past binnen de ambitie van levensloopbestendig bouwen.

5.2 Verkeer en openbare ruimte

5.2.1 Verkeer

De wijk wordt goed aangesloten op zijn omgeving doordat de wijk enerzijds goed bereikbaar is per auto, per bus, per fiets of te voet en anderzijds goed wordt verbonden met de aangrenzende groengebieden en sportvelden.

De wijk wordt voor het autoverkeer alleen ontsloten op de Sartreweg. Er is geen verbinding voor auto's met de Voorveldselaan of met de Biltse Rading. De sportverenigingen aan de Voorveldselaan worden voor auto's ontsloten vanaf de Biltse Rading en de Habib Bourguibastraat.

De verwachte verkeersgeneratie ten gevolge van het gewijzigde programma komt uit op maximaal 4.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal (werkdag jaargemiddelde). Dat is een toename van 200 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van het originele SPVE. Deze beperkte toename heeft geen relevante invloed op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de ontsluitende routes. Het grootste deel van deze 4.200 motorvoertuigen rijdt van en naar het Kardinaal Alfrinkplein, waardoor de grootste verkeerstoename plaatsvindt op de Sartreweg tussen de zuidelijke brug en het Kardinaal Alfrinkplein. De verwachting is dat de totale verkeersdruk op dit (drukste) deel van de Sartreweg nog steeds onder de 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal blijft, zoals met de omgeving is besproken naar aanleiding van het onderzoek “Verkeersdruk Tuindorp-Oost en Voordorp” en is gecommuniceerd in voorgaand bestemmingsplan. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de gewijzigde plannen voor herontwikkeling van winkelcentrum De Gaard en de voorziene herinrichting van de Kapteynlaan. Beide plannen leiden naar verwachting tot een afname van de verkeersdruk op de route Kapteynlaan-Sartreweg.

Fietsers en voetgangers kunnen de wijk bereiken vanaf alle zijden: vanaf de Sartreweg, via de onderdoorgang Biltse Rading, vanaf de Voorveldselaan, of vanaf de nieuwe oversteek bij de A27. Voor voetgangers blijft ook de oversteek met verkeerslichten over de Biltse Rading bij de bushaltes gehandhaafd.

De straten binnen de nieuwe wijk worden ingericht als 30km-straten. De woonstraten worden op de Sartreweg aangesloten middels een zogenaamde 30km-poort, waarmee de overgang van het 50km-gebied naar het 30km-gebied duidelijk is voor bestuurders. In de woonstraten gebruiken zowel auto's als fietsers de rijbaan en zijn trottoirs voor de voetgangers.

Ook zijn er een aantal paden en doorsteken in de wijk die alleen zijn bedoeld voor langzaam verkeer. Een bijzondere positie hebben de woningen aan de groenstrook oostzijde/Voorveldselaan. Deze liggen niet aan een straat, maar aan een groenstrook. De voordeur van deze woningen is bereikbaar middels een trottoir.

Bestaande buslijnen halteren aan de Biltse Rading, de Waterlinieweg en de Aartsbisschop Romerostraat. Dat is maximaal circa 500 meter vanaf elke nieuwe woning. Middels deze buslijnen zijn er snelle en frequente verbindingen met station Utrecht Centraal, station Maarssen, station

Bilthoven, Nieuwegein en de Uithof.

5.2.2 Openbare ruimte en groen

Openbare ruimte

De openbare ruimte krijgt een hoogwaardige inrichting en een zorgvuldige detaillering met ingetogen en duurzame basismaterialen voor verharding, verlichting en straatmeubilair. De toe te passen materialen in de wijk zijn passend, duurzaam en goed beheersbaar. Het materiaalgebruik ondersteunt de stedenbouwkundige structuur en sluit aan op de ruimtelijke opzet van woonstraten, plateau en randen. Er wordt gebruik gemaakt van een beperkt assortiment aan bestratingsmaterialen en straatmeubialir, zodat een rustig straatbeeld ontstaat.

De rijbanen binnen de wijk krijgen overal dezelfde verharding, zodat een samenhangend raamwerk van openbare ruimtes ontstaat. Met deze rustige basis, kan het verschil tussen enerzijds de woonstraten en anderzijds het plateau expressief worden gemaakt. De woonstraten krijgen een andere profilering, groenstructuur en trottoirverharding dan het plateau. Zowel het eigen karakter van de woonstraten als het bijzondere karakter van het plateau worden daardoor onderstreept.

Voor het materiaalgebruik in de randen wordt aangesloten op het materiaalgebruik in de omgeving. Zo sluit de inrichting van het nieuwe zuidelijke deel van de Sartreweg aan op de bestaande Sartreweg.

Bovengronds is ruimte voor groen, verkeer en verblijf. Ondergronds is voldoende ruimte gereserveerd voor boomwortels en voor de benodigde kabels en leidingen. Aan weerszijden van de straat zijn zones opgenomen ten behoeve van kabels en leidingen. Hier komen de nutsaansluitingen.

Onder de rijbaan is ruimte gereserveerd voor riolering. Omwille van de groeicondities voor de straatbomen is het essentieel dat er geen kabels of leidingen worden gelegd buiten deze gereserveerde zones.

Groenstructuur

De wijk wordt groen waar het kan en verhard waar het nodig is. Ook worden ecologische mogelijkheden benut door de toepassing van natuurlijke oevers waar dat mogelijk is, door faunapassages onder de nieuwe bruggen en door het toepassen van inheemse beplanting. Inheemse soorten bieden namelijk de beste biotoop voor fauna. In het plangebied zal het vooral vogels, kleine zoogdieren en insecten betreffen.

De groenstructuur volgt de stedenbouwkundige opzet. De woonstraten, het plateau en de vier randen hebben elk een specifieke groenstructuur:

Woonstraten

Alle woonstraten worden voorzien van een enkele rij grote straatbomen (bomen van de eerste of tweede orde).

Plateau

Het plateau wordt gekenmerkt door een bijzondere en beeldbepalende groenstructuur die bijdraagt aan de ruimtelijke samenhang op het plateau. De groenstructuur op het plateau is duidelijk anders dan deze van de woonstraten.

Randen

De Sartreweg wordt ontwikkeld tot een singel met verspreid staande bomen van verschillende soorten. De groene oever krijgt een natuurlijk beeld en laat voldoende zicht vrij op het water. De groenstrook langs de Biltse Rading wordt een representatieve groene buffer tussen de woonwijk en de Biltse Rading. De bestaande volwassen bomen zijn beeldbepalend.

De groenstrook ten oosten van de wijk en ten westen van de Voorveldselaan krijgt een natuurlijk parkachtig karakter. Verschillende inheemse boomsoorten en een gevarieerde (oever)beplanting maken deel uit van het ontwerp. Langs de watergang aan de noordzijde van de wijk worden de bestaande iepen langs het sportveld aangevuld tot een rij. Daarnaast is onderbeplanting op de noordelijke oever gewenst om privacy van de bewoners van blok E te waarborgen.

5.2.3 Parkeren

Op de ontwikkelingen in het plangebied zijn de gemeentelijke parkeernormen uit de “Nota Parkeernormen Fiets en Auto” (2013) van toepassing. De locatie is gelegen in de zone B2 “Stedelijk zonder betaald parkeren”.

Per woning wordt ten minste één parkeerplaats binnen de nieuwbouwblokken gerealiseerd. Ten behoeve van de bereikbaarheid voor bezoekers, wordt in de openbare ruimte buiten de blokken ten minste het bezoekersdeel van de parkeernorm gerealiseerd. De situering van het resterende deel van de parkeernorm kan per blok verschillen. Bouwblok F vormt een uitzondering, hier worden alle parkeerplaatsen aan de rand van het bouwveld gerealiseerd. Een andere uitzondering wordt gemaakt voor ca. 25 woningen in bouwveld B en C (de woningen langs de Sartreweg), waar met 1,5 tot 2 parkeerplaatsen per woning wordt afgeweken van de maximale parkeernorm. Het betreft woningen van boven gemiddelde grootte, waarvoor op eigen terrein wordt voorzien in parkeerruimte voor een tweede auto en daarnaast ook meer gemengde (ten opzichte van het wonen sec potentieel verkeersaantrekkende) functies zijn toegestaan. De hogere verkeersgeneratie die hiermee kan samenhangen is meegenomen in het verkeersonderzoek en leidt niet tot problemen.

Het ontwerp van de parkeergelegenheid binnen de bouwblokken wordt door de ontwikkelende partijen gemaakt en gerealiseerd. Om de parkeerplaatsen binnen de bouwblokken te bereiken, worden in elk bouwblok inritten gerealiseerd. Het aantal inritten en een indicatieve locatie zijn opgenomen in het FO voor de openbare ruimte.

Wanneer blijkt bij de ontwikkeling van de bouwplannen, dat meer inritten gewenst zijn dan voorzien in het Functioneel Ontwerp, mag dit niet ten koste gaan van geplande bomen in de openbare ruimte. Elke parkeerplaats die niet kan worden gerealiseerd in de openbare ruimte door het realiseren van een extra inrit ten opzichte van het FO, moet worden gecompenseerd op het binnenterrein. Compensatie vindt plaats conform de gemeentelijke parkeernormen. Over het algemeen betekent het verwijderen van bezoekers parkeerplaatsen uit de openbare ruimte, dat meer dan een evenredig aantal parkeerplaatsen terug moet komen op het particuliere binnenterrein.

Voor het deel van de parkeernorm dat in openbaar gebied wordt gerealiseerd, moeten maximale loopafstanden tot de functie in acht genomen worden. Voor de functie wonen is dat 100 meter, voor werken en bezoek bedraagt deze afstand maximaal 250 meter.

Het huidige plan biedt vooralsnog echter voldoende speling om een eventuele afwijkende parkeerbehoefte op te vangen. In de openbare ruimte is tevens een ruimtereservering gedaan, die omgezet kan worden naar parkeerplaatsen indien blijkt dat er (binnen de kaders van het SPVE en de parkeernota) toch onvoldoende parkeerruimte beschikbaar is. Gedurende de ontwikkeling van de wijk wordt de parkeerbalans regelmatig geactualiseerd op basis van de exacte bouwplannen.

Hoofdstuk 6 Onderzoek en randvoorwaarden

6.1 Algemeen

De gemeente dient bij het maken van ruimtelijke plannen rekening te houden met allerlei wetgeving gericht op de bescherming en waarborging van een goed woon en leefklimaat (milieuwetgeving), alsmede ter bescherming van natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en of archeologische belangen in een plangebied. De belangrijkste aspecten die in het kader van een bestemmingsplan onderzocht moeten worden zijn:

- Geluid en/of geur hinder;
- Externe veiligheid;
- Luchtkwaliteit;
- Bodemkwaliteit;
- Flora en fauna;
- Water;
- Archeologie;
- Kabels en leidingen.

Deze aspecten zijn voor het plangebied onderzocht en de resultaten van die onderzoeken zijn in het onderstaande hoofdstuk opgenomen. Omdat sommige milieu-aspecten erg technisch zijn is er voor die aspecten in de betreffende paragrafen een samenvatting opgenomen waarin de inhoud van de paragraaf in hoofdlijnen wordt uitgelegd. Tevens wordt in dit hoofdstuk ingegaan op eventuele maatregelen die, op basis van de onderzoeken genomen moeten worden om de betreffende belangen voldoende te waarborgen en te voorzien in een goede ruimtelijke ordening voor het plangebied. Gezien de ligging van de wijk de aanwezige sportvoorzieningen, de toekomstige voorzieningen en het gewenste woonmilieu is het uitgangspunt voor de wijk op milieugebied, het realiseren van een gebied met functiemenging. Door de duurzaamheidsmaatregelen in de wijk wordt verwacht ter plaatse toch een zeer hoogwaardig en bijzonder woonmilieu te kunnen realiseren.

6.2 Milieueffectrapportage

6.2.1 Inleiding

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die (aanzienlijke) nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Dit betekent dat de plannen of activiteiten ook een bepaalde omvang moeten hebben om MER(beoordelings)plichtig te zijn. De plannen voor het plangebied hebben echter niet een omvang die het bestemmingsplan MER(beoordelingsplichtig) maken. Hieronder wordt een en ander nader toegelicht.

6.2.2 Toetsingskader

Aan de hand van de in het Besluit m.e.r. omschreven m.e.r.-plichtige activiteiten met de bijbehorende drempelwaarden, kan worden bepaald of een project MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) is. Echter, als gevolg van het Arrest van het Europese Hof van 17/10/2009(C-255/08) dient hierbij ook gekeken te worden naar andere factoren als bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r. richtlijn, die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER of m.e.r-beoordeling, hoewel de drempelwaarde van de desbetreffende categorie van de D-lijst niet wordt overschreden.

6.2.3 Conclusie

De in het plan Veemarkt opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. Tevens zijn er geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan dus geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

6.3 Geluidhinder

6.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals wonen, zorg en onderwijs.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen een zone;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe gezoneerde (spoor) wegen (niet zijnde rijkswegen of hoofdspoorwegen vallend onder de Wet milieubeheer);
- reconstructie van gezoneerde wegen (niet zijnde rijkswegen);
- bestemmen van gronden voor gezoneerde industrieterreinen;
- wijzigen van de grenzen van gezoneerde industrieterreinen of bijbehorende zones.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-53 dB voor rijkswegen en 48-63 dB voor lokale wegen, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke Geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2014-2018 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidluwe gevel.

6.3.2 Plansituatie en conclusie

Voor de Veemarkt zijn het geluid van het wegverkeer. Hieronder wordt een en ander nader toegelicht.

<u>Wegverkeer</u>

Het plangebied Veemarkt terrein is gelegen binnen de zones van rijksweg A2, de Biltse Rading/Kardinaal de Jongweg en de Sartreweg.

Uit het Akoestisch onderzoek Veemarkt terrein (d.d. 13 juli 2015) blijkt dat de voorkeursgrenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder in het plangebied waarde wordt overschreden door het wegverkeer. De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden.

Voor dit plan is een ontheffing benodigd waarbij de volgende hogere waarden worden vastgesteld:

- Sartreweg: 59 dB
- Biltse Rading/Kardinaal de Jongweg: 58 dB
- Rijksweg A2: 53 dB

6.3.3 Conclusie

Wegverkeer

Teneinde een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen is in het bestemmingsplan juridisch vastgelegd dat woningen of andere geluid gevoelige bestemmingen slechts gebouwd mogen worden indien wordt voldaan aan de voorwaarden uit het hogere grenswaarde besluit. Zo is enerzijds geborgd dat de maximale waarden die zijn vergund in het hogere waarde besluit niet worden overschreden en anderzijds dat de woningen voldoen aan de gestelde eisen uit de Geluidnota Utrecht 2014-2018. Dit betreft de eis tot het hebben van een luwe gevel, een goede woningindeling en de buitenruimte situering. Met het bovenstaande kan worden gesteld dat er bij de uitwerking van het bestemmingsplan sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

6.4 Bedrijven en Milieuzonering

6.4.1 Kader

Bedrijven dienen voor de verschillende milieu aspecten (zoals geluid en externe veiligheid) te voldoen aan wettelijke grenswaarden. Het bestemmingsplan mag geen onevenredige beperking voor de bedrijfsvoering tot gevolg hebben. Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient ook te worden bekeken of er kan worden voldaan aan een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Dat kan verder gaan dan alleen het voldoen aan wettelijke regels. Goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen).

Voor de beoordeling van dit aspect heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een publicatie opgesteld: Bedrijven en Milieuzonering. Daarbij wordt gekeken naar de wederzijdse invloed van bedrijven en woningen in en rond een plangebied en beveelt het een aan te houden afstand aan die afhankelijk is van de zwaarte van het bedrijf en het type omgeving. Toepassing van deze systematiek zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven worden gesitueerd.

6.4.2 Plansituatie

In bijlage Bijlage 1 Rapport bedrijven en Milieuzonering wordt uitgebreid ingegaan op dit aspect. Voor deze toelichting wordt volstaan met een samenvatting.

Ten zuiden van het plangebied is een benzine servicestation zonder Lpg gesitueerd; deze wordt in dit bestemmingsplan als zodanig bestemd. De aan te houden afstand bedraagt 30 meter voor een rustige woonwijk en 10 meter t.o.v. een gemengd gebied. Het plangebied ligt op een grotere afstand dan 30 meter.

Ten noordwesten is een brandweerkazerne gelegen (bestemd als “maatschappelijke voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening (brandweer)”). Een dergelijke inrichting heeft een aan te houden afstand van 50 meter voor een rustige woonwijk en 30 meter t.o.v. een gemengd gebied. De afstand tot de nog te ontwikkelen woningbouw bedraagt meer dan 40 meter. Er is voor wat betreft het benzinestation en de brandweerkazerne geen sprake van een conflicterende situatie.

Ten noorden en ten oosten is een veldsport complex met verlichting gelegen (bestemd als “sport”). De aan te houden afstand bedraagt 50 meter voor een rustige woonwijk en 30 meter t.o.v. een gemengd gebied. De afstand tot de nog te ontwikkelen woningbouw in bouwveld E bedraagt minder dan 20 meter. Het veldsport complex zal daarom nader worden beschouwd.

6.4.3 Conclusie

Uit de metingen en berekeningen blijkt dat de richtwaarde voor het geluid in een gemengd gebied bij de meest oostelijk gelegen woningen in bouwveld E tot 7 dB wordt overschreden, vanwege het geluid van de sportvelden. De gemeten waarde is 4 dB hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid. Het geluid van het sportcomplex tijdens trainingen is maatgevend.

Er dient een afweging plaats te vinden tussen het belang van de woningbouw in relatie tot het akoestisch woon- en leefklimaat.

Nadere afweging met betrekking tot geluid sportvelden:

Het menselijk stemgeluid neemt een aparte positie in bij de beoordeling van geluidhinder in het kader van ruimtelijke planvorming. Bestemmingen waarbij menselijk stemgeluid in de beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening een rol kan spelen, zijn onder andere bedrijven (horeca), sportvelden of speelplaatsen/hangplekken. De aparte positie van menselijk stemgeluid bij de beoordeling van geluidhinder is ten eerste gelegen in de specifieke hinderlijkheid (de dynamiek van een stem, de lading van het gesprokene). Daarnaast blijkt beheersing van deze vorm van geluidhinder via (gedrags)voorschriften in de praktijk een lastige zaak. In de “Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening” (een belangrijk hulpmiddel bij de beoordeling van geluidhinder in het kader van een omgevingsvergunning voor vergunningplichtige inrichtingen) wordt dan ook het volgende gesteld: “Juist dit handhavingsprobleem is de reden dat de wetgever geen gedragsregels heeft vastgesteld. De beantwoording van de vraag of dit belemmerend is voor deze ruimtelijke ontwikkeling, is complex. Er bestaan geen wettelijke grenswaarden voor de beoordeling van het stemgeluid maar vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet dit wel worden afgewogen.

Om overlast te voorkomen, moeten de nieuwe woningen op voldoende afstand worden gebouwd. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft hiervoor een toetsingskader met aan te houden afstanden tot verschillende soorten bedrijvigheid. Van belang daarbij is het referentieniveau (achtergrondniveau) van het omgevingsgeluid ter plaatse. Wanneer dit hoger is dan de richtwaarde voor een rustige woonwijk, kan ook een hoger geluidsniveau van de bedrijven acceptabel zijn (dit werkt ook andersom). Woningen kunnen in dat geval dichter in de buurt van de geluidsbron worden geplaatst. In een rustige woonwijk is de richtwaarde overdag 45 dB(A), in gemengde wijken en langs drukke wegen 50 dB(A). Voor de avondperiode gelden 5 dB lagere waarden.

Voor Veemarkt bepalen de omliggende wegen het referentieniveau, met de A27 als dominante bron. Uit het akoestisch model voor het verkeersgeluid blijkt dat het referentieniveau op alle buiten randen tussen het niveau van een rustige en een gemengde woonwijk ligt. Onderhavig plangebied wordt vanwege zijn ligging en de beoogde levendigheid, beoordeeld als gemengd gebied. Indien er sprake is van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd. Er geldt daarom een richtafstand van 30 meter.

De drie oostelijke kavels van bouwblok E ondervinden een hoge geluidbelasting (52 dB(A)) in de avonduren van het nabij gelegen trainingsveld van USV Hercules en Sporting 70. Het betreffende kavel ligt binnen de zone van 30 meter. Onderstaand volgt een motivering om af te wijken van deze afstandsnorm van VNG richtlijnen voor het sportcomplex.

1. Vermindering van de geluidsbelasting door een grotere afstand aan te houden, zou de beschikbare ruimte voor woningen ongewenst verkleinen en sluit niet aan op het uitgangspunt om op Veemarkt in hoge dichtheden te bouwen en op de ingezette bebouwingsvorm. De betreffende woningen vormen namelijk de afronding van het bouwblok E. Bouwblok E is een bouwblok van vrije kavels met een experimentele woningvorm. Het experiment betreft de zogenaamde voorhuizen die zijn toegestaan. Dit zijn zeer hoogwaardige bijgebouwen die weliswaar los staan van het hoofdgebouw maar waarin wel alle woonfuncties uit het hoofdgebouw zijn toegestaan. Door de bijzondere bouwvorm van deze woningen ontstaat in ieder geval een geluidluwe buitenruimte in de vorm van een binnenhofje tussen het voorhuis en de woning.
2. Bronmaatregelen zijn niet mogelijk: Om de geluidsoverlast van de sportvelden op de gevel van de nieuw te bouwen woningen te voorkomen zou een hoog scherm op de rand van het sportveld geplaatst moeten worden. Dit is echter stedenbouwkundig ongewenst. De kwaliteit van de betreffende woningen en het stedenbouwkundig plan is dat het sportpark als groene kwaliteit onderdeel is van de woonomgeving. Een geluidsscherm zou deze kwaliteit teniet doen en het uitzicht van de betreffende woning over de sportvelden zodanig beperken dat de woonkwaliteit daardoor teniet wordt gedaan.

Daarnaast spelen de volgende argumenten een rol:

- Het sportcomplex is niet altijd in gebruik. De trainingsvelden worden niet ieder moment van de dag gebruikt. Bovendien zijn de trainingen tot maximaal 23.00 uur 's avonds. Na dit tijdstip is er geen activiteit meer op de trainingsvelden.
- De bijzondere architectuur van de woningen voorziet in een geluidluwe buitenruimte en grote mate van vrijheid voor wat betreft de woning indeling. De wijze van bebouwing ter plaatse is vastgelegd in het SPvE en gewaarborgd het bestemmingsplan.
- Het binnen niveau in de woningen zal maximaal 30 dB(A) bedragen en voldoet daarmee aan de normen die gesteld worden voor een goed woonmilieu.
- De kavels zijn in eigendom van de gemeente. Toekomstige bewoners zullen ingelicht worden over de akoestische situatie ter plaatse en zo nodig advies krijgen ten aanzien van verdere maatregelen die zij kunnen nemen om onevenredige overlast te voorkomen.

Conclusie

Nu maatregelen ter voorkoming van geluidhinder van de sportvelden niet mogelijk c.q. stedenbouwkundig niet wenselijk zijn, achten wij op basis van het gestelde in bovenstaande paragraaf het belang van een zorgvuldige stedenbouwkundige afronding van bouwblok E, zwaarder dan mogelijke geluidsoverlast op de gevel van de woningen als gevolg van de aanwezigheid van de sportvelden ter plaatste.

6.5 Luchtkwaliteit

6.5.1 Inleiding en samenvatting

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), ook wel genoemd de Wet luchtkwaliteit.

Op grond van artikel 5.16 Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

a.	de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
b.	**1)** de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1); **2)** bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
c.	de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
d.	het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

6.5.2 Besluit Niet in betekenende mate (NIBM)

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Voor de categorie woningbouwlocaties wordt hiertoe in de Regeling NIBM een grens aangehouden van maximaal 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg en maximaal 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.2).

Vanwege de beperkte omvang van het programma en de geringe verkeersaantrekkende werking die de ontwikkeling met zich meebrengt, is het onaannemelijk dat de beoogde ontwikkeling in betekenende mate zal bijdragen aan een toename van de concentratie NO_2 en PM_{10}.

Er zal echter wel rekening moeten worden gehouden met de anticumulatiebepaling uit het Besluit NIBM. Volgens deze bepaling zullen locaties, die gebruik maken of zullen maken van dezelfde ontsluitingsweg, en aan elkaar grenzen of zullen grenzen, dan wel in elkaar nabijheid zijn gelegen tot een afstand van ten hoogste 1000 meter, als één locatie moeten worden gezien. Locaties en inrichtingen blijven voor zover de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0,1 microgram/m^3 overigens buiten beschouwing. In de nabije omgeving zijn geen ontwikkelingen

voorzien waarmee in het kader van de ontwikkeling Voordorp Zuid rekening moet worden gehouden.

6.5.3 Plansituatie

De voorliggende bestemmingsplanherziening betreft een toename van het aantal woningen, waarbij enkele andere functies en voorzieningen komen te vervallen. Het plangebied en de uitgangspunten van het Stedenbouwkundige plan blijven ongewijzigd. De herziening leidt een (lichte) afname van de verkeersaantrekkende werking, vergeleken met het vigerende bestemmingsplan. Als gevolg hiervan kan redelijkerwijs uitgesloten worden geacht dat dit tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zal leiden. Er hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden indien redelijkerwijs uitgesloten kan worden geacht dat het plan negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft.

Beschouwing van de luchtkwaliteit bij ruimtelijke planvorming is niettemin van belang in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit geeft inzicht hoe de luchtkwaliteit de komende jaren zich ontwikkelt en hoe deze zich verhoudt tot de mate van blootstelling en de grenswaarden. Op basis van de Monitoringstool (Monitoring NSL 2014; jaar 2015/2020/2030) is daarom de luchtkwaliteit beschouwd in het plangebied en nabij de belangrijkste ontsluitingen van de wijk (www.nsl-monitoring.nl). Het blijkt dat in de vigerende plansituatie geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde. Deze conclusie blijft onverminderd geldig bij een afname van de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de herziening.

6.5.4 Conclusie

Het kan redelijkerwijs uitgesloten worden geacht dat de bestemmingsplanherziening leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Er wordt daarom primair voldaan aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder b, van de Wet milieubeheer. Aangezien er tevens geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde wordt secondair voldaan aan artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

Luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor het vaststellen van het onderhavige bestemmingsplan.

6.6 Externe veiligheid

6.6.1 Inleiding en samenvatting

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd.

Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

Uitgangspunt is dat de stad in ontwikkeling is en daarvoor ruimte nodig heeft. Deze nota gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht over de beheersing van risico's als gevolg van inrichtingen die met gevaarlijke stoffen werken en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente Utrecht kiest er daarbij voor om niet wezenlijk af te wijken van de veiligheidseisen die vermeld staan in de risico normering van de Rijksoverheid. Wel spreekt de gemeente Utrecht zich nadrukkelijk uit over de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Utrecht respecteert zowel die richtwaarde als die oriëntatiewaarde en zal slechts in bijzondere gevallen afwijken van deze waarden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt, of een risico-ontvanger, zoals een woning, wordt gebouwd. Daarnaast wordt in deze nota aangegeven op welke wijze Utrecht de veiligheidsrisico's wil beheersen die zij kan beheersen.

Aan de ambities ten aanzien van de richtwaarde en de oriëntatiewaarde wordt in het plan voldaan. De beleidskeuzes uit de nota geven geen beperkingen voor het plangebied.

6.6.2 Situatie plangebied

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risico veroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water. Grenzend aan het plangebied bevindt zich de A27. Deze weg is daarmee relevant voor het plangebied. De

nieuwbouwlocaties (woningen) bevinden zich allen op meer dan 200 meter van de A27. Andere Basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan een kilometer) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.
3. Bedrijven die vallen onder het Bevi. In het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied.

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water).

Voor uitgebreidere achtergrondinformatie wordt verwezen naar Bijlage 2 Externe veiligheid met de rapportage van de RUD Utrecht: “Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) – Bestemmingsplan Veemarkt (1e herziening)”.

Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen

Het risico bij transportassen wordt veroorzaakt door de mogelijkheid van beschadiging van een transportmiddel (b.v. tankwagen) als gevolg van een ongeval, bijvoorbeeld een aanrijding en/of door brand. Hierdoor kan een deel of de gehele lading vrijkomen. De meest relevante stoffen zijn vloeibare gassen (b.v. LPG), brandbare vloeistoffen (b.v. benzine) en giftige stoffen. Bij een ongeval met vloeibaar gas kan dat gas vrijkomen en ontbranden met het mogelijk ontploffen van een tankwagen tot gevolg. Een ongeval met brandbare vloeistof zal leiden tot een grote brand met veel hittestraling. Een ongeval met giftige stoffen zal vaak leiden tot de vorming van een giftige gaswolk.

Vanwege de risico's is een toets uitgevoerd aan risiconormen volgens de uitgangspunten van het Basisnet. Dit Basisnet is per 1 april 2015 wettelijk verankerd door middel van aanpassing van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het nieuwe Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het Bevt beschrijft de afstanden tussen transportroutes en (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen. Dit zijn alle plaatsen waar zich regelmatig personen bevinden m.u.v. verkeersdeelnemers. De getoetste normen hebben betrekking op het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Transport van gevaarlijke stoffen over de A27

Voor de A27, ter hoogte van het plangebied, bestaat volgens het Basisnet geen PR=10^{-6} contour.

Wel bestaat er volgens de uitgangspunten van het Basisnet een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG heeft uitsluitend een overlap met de bestemming Groen. In de planregels is een verbod opgenomen voor bebouwing binnen het PAG. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden uit het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. De hoogte van het groepsrisico is het resultaat van een langdurig afwegingsproces tot het optimaliseren van de externe veiligheid rond het totale Nederlandse wegennet, hetgeen heeft geleid tot het Basisnet. Bij dit proces waren gemeente, wegbeheerder en ministerie betrokken en is een optimum gezocht voor groeimogelijkheden van het vervoer en het behoud van ontwikkelmogelijkheden voor de gemeente.

Gelet op het voorgaande wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Het wegvervoer van gevaarlijke stoffen legt geen beperkingen op aan het bestemmingsplan.

De onderbouwing van de conclusies zijn weergegeven in de Rapportage van de RUD Utrecht: “Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) – Veemarkt (1e herziening)” opgenomen als Bijlage 2 Externe veiligheid:

6.6.3 Conclusies en advies

Voor de A27, ter hoogte van het plangebied, bestaat volgens het Basisnet geen PR=10^{-6} contour.

Wel bestaat er volgens de uitgangspunten van het Basisnet een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG heeft uitsluitend een overlap met de bestemming Groen. In de planregels is een verbod opgenomen voor bebouwing binnen het PAG. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden uit het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. De hoogte van het groepsrisico is het resultaat van een langdurig afwegingsproces tot het optimaliseren van de externe veiligheid rond het totale Nederlandse wegennet, hetgeen heeft geleid tot het Basisnet. Bij dit proces waren gemeente, wegbeheerder en ministerie betrokken en is een optimum gezocht voor groeimogelijkheden van het vervoer en het behoud van ontwikkelmogelijkheden voor de gemeente.

Gelet op het voorgaande wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Het wegvervoer van gevaarlijke stoffen legt geen beperkingen op aan het bestemmingsplan.

6.7 Bodemkwaliteit

6.7.1 Inleiding en samenvatting

De Wet Bodembescherming (Wbb) schrijft voor dat de bodem van zodanige kwaliteit moet zijn of worden dat hij geschikt is voor de (nieuwe) functie. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt daarom bodemonderzoek uitgevoerd om de kwaliteit van de bodem te bepalen. Voor het plangebied zijn verschillende onderzoeken verricht. Hieruit blijkt dat de bodem van het plangebied niet geheel vrij van verontreinigingen is. De geconstateerde verontreinigingen betreffen echter geen ernstige verontreinigingen en vormen geen belemmering voor de realisatie van het plan, mits bepaalde voorwaarden in acht genomen worden.

In de volgende paragrafen en in de bijlagen wordt specifieker op de bodemkwaliteitsaspecten in het plangebied ingegaan en worden de voorwaarden beschreven waaraan moet worden voldaan.

6.7.2 Bodembeleid

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd.
- Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten worden gesaneerd als er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Dit gebeurt functiegericht en kosteneffectief. Tevens is nieuwbouw op een geval van ernstige bodemverontreiniging niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaats vinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag om omgevingsvergunning of een functiewijziging moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht te worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of misschien zelfs een bodemsanering noodzakelijk is voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie.

6.7.3 Algemene bodemkwaliteit

Op basis van de Nota bodembeheer 2012-2022 is het plangebied ingedeeld als jonge woonwijk (na 1960), met in het algemeen weinig bedrijvigheid en overwegend hooguit lichte verontreinigingen. Op het Veemarkt terrein hebben echter meer bedrijfsmatige activiteiten plaatsgevonden, met mogelijk een grotere belasting van de bodem. Er was onder andere sprake van gedempte sloten, een bovengrondse olietank, wasplaatsen, ontsmettingsvoorziening, asfaltverharding en een nabij gelegen tankstation. Verder is het plangebied op basis van de Nota Bodembeheer 2012-2022 voor grondverzet ingedeeld in de bodemkwaliteitsklasse wonen voor wat betreft de ontgravingskwaliteit en de toepassingseis. De oost rand bij de sportparken langs de snelweg heeft toepassingseis schoon.

In de directe omgeving van het Veemarkt terrein zijn geen gevallen van ernstige (grondwater) verontreiniging bekend, die van invloed kunnen zijn op de herontwikkeling.

6.7.4 Bodemkwaliteit

In het plangebied zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd, ook voor de herontwikkeling tot woongebied. De meest recente verkennende en aanvullende onderzoeken zijn per toekomstig woonblok uitgevoerd in 2014 en 2015:

- AMOS Milieutechniek B.V. heeft hiervan op 8 juni 2015 een samenvattende notitie gemaakt

(Notitie feitelijke situatie milieuhygiënische bodemkwaliteit, kenmerk 154.025.BR.11.JRO_definitief, bouwblokken A t/m D, F t/m I, X en Y). Hieruit blijkt dat in de noordwestelijk gelegen bouwblokken verhoogde waarden aan arseen zijn aangetoond in grond en grondwater, met een natuurlijke herkomst. Plaatselijk zijn spots aanwezig met sterke verontreinigingen aan respectievelijk koper (bouwblok C, 1,4-1,5 m-mv), zink (bouwblok I, 0-0,5 m-mv) en PAK (bouwblok X, 1,4-1,7 m-mv). Er is hierbij geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging en er is geen sprake van onaanvaardbare risico's. Het beïnvloeden van de grondwaterstand wordt afgeraden, omdat arseen dan kan vrijkomen in het grondwater. Bij afvoer van grond moet rekening gehouden worden met meerkosten.

- In de bouwblokken J, K en L zijn lichte verontreinigingen in grond en grondwater aangetroffen. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
- In bouwblok E is plaatselijk aanvullend onderzoek uitgevoerd naar een verhoogd gehalte aan barium in het grondwater. Het is niet voldoende bekend of er sprake is van natuurlijke herkomst of van menselijk handelen. Bij normaal gebruik van wonen met tuin is er geen risico. Bij grondwateronttrekking moet rekening gehouden worden met een meldingprocedure in het kader van de Wet bodembescherming.
- Er zijn in 2014 en 2015 bodemkwaliteitsverklaringen afgegeven voor bouwkavels in de bouwblokken D (Blaarkopstraat), E (Livarstraat), G&H, I, J, L en X. De kavels zijn geschikt voor de functie wonen met tuin. Bij grondafvoer moet rekening gehouden worden met meerkosten. Indien grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw dient onderzocht te worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. Indien dit het geval is, is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

Uit een bodemonderzoek uit 2009 voor de herontwikkeling van het terrein aan de Veemarkt (Sartreweg 1-3, Oranjewoud, 6 oktober 2009, rapportnummer 198762) is eveneens natuurlijk arseen aangetoond, en plaatselijk teerhoudend asfalt, maar geen geval van ernstige bodemverontreiniging. Bij het slopen van de opstallen op het Veemarkterrein zijn ook alle funderingen en verhardingen verwijderd.

Ten westen van de Sartreweg zijn in 2010 lichte verontreinigingen aangetoond, maar ook hier is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op de naastgelegen sportvelden zijn in 2002 en 2005 bodemonderzoeken uitgevoerd, waarbij geen sprake was van ernstige verontreinigingen. Bij het voormalig tankstation aan de Biltse Rading vindt nazorg plaats van een verontreiniging met brandstoffen.

6.7.5 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande voorwaarden bij grondwateronttrekkingen en afvoer van grond vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor het plan.

6.8 Flora en fauna

6.8.1 Kader

In de Flora en faunawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan.

Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen

van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

6.8.2 Plansituatie

Met dit bestemmingsplan worden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Veemarkt geen nieuwe of verder gaande ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Uitsluitend het woningaantal neemt toe ten opzichte van het vorige plan. De toename vindt plaats binnen de reeds mogelijk gemaakte volumes. Dit plan genereert daarmee geen initiatieven die gevolgen hebben voor de aanwezige beschermde flora en fauna, anders dan de gevolgen die reeds eerder in beeld zijn gebracht. Uitvoeren van een onderzoek is in het kader van onderhavig bestemmingsplan gezien vorenstaande niet noodzakelijk. Bij aanvragen van omgevingsvergunningen zal daarbij getoetst moeten worden aan de voorwaarden van de Flora- en faunawet. Hieronder wordt een korte samenvatting gegeven van de eerdere bevindingen.

Veemarkterrein
De kwaliteitseisen voor invulling van het Veemarkt terrein voorzien in beginsel in behoud en versterking van de ter plaatse aanwezige groenstructuren en watergangen. Er wordt dan ook verwacht dat het plan geen verstoring voor beschermde soorten met zich meebrengt en dat geen ontheffing dient te worden aangevraagd. Indien bij uitwerking van het plan blijkt dat toch enige ingrepen in deze structuren uitgevoerd dienen te worden dan geldt daarvoor de algemene zorgplicht van artikel 2 van de Flora en Faunawet, waardoor negatieve effecten zoveel mogelijk voorkomen worden. Op grond daarvan worden de volgende aanbevelingen in acht te genomen:

- Ingrepen aan bomen en struiken worden uitgevoerd worden in de periode augustus-februari, in dat geval is geen ontheffing voor verstoring van vogels vereist;
- Ingrepen aan water worden in de periode september - november uitgevoerd. Deze periode valt na de meest kwetsbare tijd voor jonge amfibieën en vissen en voordat de kou invalt. Bij lage temperaturen zijn deze koudbloedige dieren te traag om te kunnen vluchten. De in het plangebied aangetroffen amfibieën zijn onbedreigde soorten waarvoor geen ontheffing is vereist.
- Bij forse ingrepen aan de watergangen wordt de gedragscode van het waterschap gevolgd. Wanneer deze nog niet is goedgekeurd dient een ontheffing voor de Kleine modderkruiper te worden aangevraagd, tenzij nader onderzoek heeft aangetoond dat deze soort niet aanwezig is in het plangebied.
- De mitigerende maatregelen die negatieve effecten voor de tongvaren moet voorkomen zijn nader uitgewerkt in het SPvE of bij de feitelijke uitvoering. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de Utrechtse gedragscode Flora- en faunawet.

Voor vleermuizen dient bij ingrepen aan de groenstroken mogelijk een ontheffing te worden aangevraagd, voor zowel de vliegroutes als voor de mogelijke verblijfplaatsen.

- De groenstrook langs de rijksweg die binnen het bestemmingsplan ligt wordt niet aangetast. Het nieuwe geluidsscherm komt in de wegberm, niet in de groenstrook.
- De groenstrook langs de Biltse Rading blijft intact in de zin van de Flora en faunawet. Dat wil zeggen dat daar niet gebouwd wordt. Mogelijk komt er wel een fietspad in. Dat kan ook aan de noordzijde van de aanwezige bomen komen. Ook als het fietspad in de bestaande beplanting komt, en er bomen zouden moeten worden gekapt, tast dit de groenstrook als vleermuishabitat niet aan. Bij de inrichting van de groenstrook wordt er naar gestreefd om waar mogelijk bestaande onderbrekingen in de bomenrij (bij de oprit sportterrein - Biltse Rading) te sluiten.
- De mitigerende maatregelen die negatieve effecten voor de dwergvleermuis moet voorkomen zijn nader uitgewerkt in het SPvE of bij de feitelijke uitvoering. Daarbij is gebruik gemaakt van de Utrechtse gedragscode Flora- en faunawet.

Sartreweg

- In het plangebied zijn geen beschermde soorten planten en dieren aangetroffen. In gebruik name van het plangebied leidt niet tot negatieve effecten op strikt beschermde planten en

dieren. Wel dient rekening te worden gehouden met het mogelijk gebruik van de watergang als foerageergebied door vleermuizen.
- In het plangebied worden algemeen voorkomende soorten verwacht. Voor deze soorten geldt vrijstelling van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkeling.

6.8.3 Conclusies

Voor de tongvaren en de dwergvleermuis geldt dat de nieuwe ontwikkeling veel mogelijkheden biedt. De mitigerende maatregelen die negatieve effecten op deze soorten moeten voorkomen zijn nader uitgewerkt in het SPvE en bij de feitelijke uitvoering. Daarbij is gebruik gemaakt van de Utrechtse gedragscode Flora- en faunawet.

Ingrepen aan de beplanting worden buiten het broedseizoen uitgevoerd, omdat ze anders een verstoring zouden betekenen van ter plaatse broedende vogels. Buiten het broedseizoen is deze verstoring veel minder.

De aanwezige zoogdieren en hun verblijfplaatsen zullen bij ingrepen aan de bossingels worden verstoord. Hetzelfde geld voor vleermuizen.

Van Amfibieën wordt verwacht dat zij niet aan de oevers in het plangebied voorkomen. Bij ingrepen aan de bossingels kunnen wel amfibieën worden verstoord. Bij forse ingrepen in de waterlopen kan de Kleine modderkruiper worden verstoord. Deze kans is met name in de oostelijke sloot aanwezig.

6.9 Bomen

Het gehele gebied waar de woningbouw plaats vindt is bouwrijp. Er zijn ter plaatse geen bomen aanwezig. Bij de herinrichting van de openbare ruimte zullen nieuwe bomen worden geplant.

6.10 Water

6.10.1 Inleiding en samenvatting

Om te voorzien in een goede ruimtelijke ordening en waterhuishouding dienen de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie in het plangebied in beeld te worden gebracht. Daarbij wordt ingegaan op de waterhuishouding in de huidige situatie en in de toekomstige situatie. Vervolgens worden de bevindingen ter toetsing aan de waterbeheerder van het plangebied (in dit geval Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) voorgelegd en wordt hierover advies gevraagd.

In bijlage 3 wordt uitgebreid op de wateraspecten in het plangebied ingegaan. Voor de toelichting wordt volstaan met onderstaande samenvatting.

Huidige situatie

Het watersysteem in het plangebied is als gevolg van de ontwikkeling van Sportpark Voordorp en het Veemarkt terrein grootschalig gewijzigd. De voormalige watergang 'Voorveldsesingel' langs de Voorveldselaan is in 2012/2013 ten behoeve van het extra sportveld en de extra parkeerplaatsen verlegd: een deel is gedempt en aansluitend is langs de noordelijke en oostelijke rand van de nieuwbouwwijk Veemarkt is een nieuw singel gegraven.

Vervolgens is het braakliggend terrein van de afgebroken Veemarkthallen bouwrijp gemaakt ten behoeve van de ontwikkeling van de woonwijk. Vanwege deze functie wijziging diende de waterhuishouding te worden geoptimaliseerd. Naast de rioleringswerkzaamheden is het maaiveld opgehoogd en de ontwatering van het terrein verbeterd (extra drainage sleuven/ zandcunetten). Op dit moment, januari 2016, is het Veemarkt terrein nog volop in ontwikkeling.

Peil gebied

Het plangebied is sinds het Peil besluit Utrecht-Maarssenbroek uit 2013 onderdeel van peil gebied Voordorp–Voorveldsepolder (OVT_005, vast peil NAP +0.20 m). Tot dit peil gebied behoort ook de bermsloot grenzend aan de A27 ten oosten van de sportvelden. Aan de westkant van het Veemarkt terrein, langs de Sartreweg, bevindt zich het AMEV-kanaal. Dit betreft een primaire watergang dat onderdeel is van het peil gebied Utrecht Centrum (streef peil NAP +0.60 m).

Beheer

Het watersysteem van het plangebied ligt in het beheer gebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Figuur 5 weergeeft een uitsnede van de digitale legger 2012 van het HDSR van het oppervlaktewater systeem. De watergangen met een blauwe arcering (AMEV-kanaal, Voorveldsesingel en bermsloot A27) betreffen primaire watergangen, HDSR is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het natte profiel en voor de kwaliteit van dit water (functioneren, kwaliteit en kwantiteit). De watergangen met een groene arcering zijn tertiaire watergangen en zijn van belang voor de afwatering en ontwatering van het gebied. De gemeente Utrecht is belast met het reguliere beheer en onderhoud ervan.

Beschermingszone

De status van watergangen is van belang voor de breedte van de beschermingszone: een aan een waterstaatswerk grenzende zone -die als zodanig in de legger [3] is opgenomen- waarin ter bescherming van dat waterstaatswerk voorschriften krachtens de keur van toepassing zijn. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd.

De breedte van de beschermingszone aan weerszijden van oppervlaktewater is vastgelegd in de legger van het HDSR en bedraagt voor primaire watergangen 5 m en voor tertiaire watergangen 2 m vanuit de insteek. Deze beschermingszone is als zodanig in het bestemmingsplan verankerd.

Waterkeringen

In het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

6.10.2 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet kent één watervergunning.

Niet elke activiteit in het watersysteem is vergunningsplichtig. Vaak is voor minder ingrijpende activiteiten een melding voldoende, maar de melder moet wel voldoen aan algemene regels zoals opgenomen in het Waterbesluit, de Waterregeling of een verordening van het waterschap (de keur) of de provincie. Een watermeldingsplicht kan ook voortvloeien uit bijvoorbeeld het Activiteitenbesluit, het Besluit lozing afvalwater huishoudens (Blah) of het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blib).

Veel activiteiten vallen onder algemene regels, waardoor geen watervergunning nodig is en veelal met een melding kan worden volstaan. Bij ruimtelijke ontwikkelingen met consequenties voor het watersysteem dient vooraf contact met de gemeente (als het overheidsloket) of direct met het bevoegde gezag (Rijkswaterstaat, waterschap of provincie) te worden opgenomen.

Keur HDSR 2009

Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. Aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsysteem moeten door het Hoogheemraadschap worden vergund. Er geldt een vergunningsplicht op grond van de belangrijkste verordening, de "Keur" (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

In de Keur van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2009 staan verboden en geboden die betrekking hebben op oppervlakte watergangen, waterkeringen en grondwater. In principe zijn alle activiteiten die van invloed (kunnen) zijn op waterstaatswerken volgens de Keur verboden. Onder bepaalde voorwaarden kunnen, voor specifieke activiteiten, ontheffingen van die verboden worden verleend.

De verboden betreffen die handelingen en gedragingen die in principe onwenselijk zijn voor de constructie of de functie van oppervlakte watergangen, waterkeringen of grond watergangen. De geboden geven de verplichtingen aan om deze waterstaatswerken in stand te houden. Een gebod kan bijvoorbeeld betrekking hebben op een onderhoudsverplichting. Eventuele vergunningen worden alleen verleend als waterstaatkundige belangen niet in het gedrang komen. Bij het verlenen van een vergunning worden deze belangen altijd afgewogen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de verbrede doelstellingen van de Waterwet te weten de samenhang met chemische en

ecologische aspecten en de vervulling van maatschappelijke functies van watersystemen.

Algemene regels Keur HDSR 2009

De ervaring leert dat bepaalde, regelmatig voorkomende activiteiten weinig invloed hebben op de staat van oppervlaktewater lichamen en/of waterkeringen in het beheersgebied van De Stichtse Rijnlanden. Door het stellen van algemene regels zijn de betreffende activiteiten niet langer vergunningsplichtig, maar moeten ze wel worden gemeld. De algemene regels behorend bij de Keur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2009 hebben betrekking op de kern- en beschermingszones van primaire, secundaire en tertiaire oppervlaktewater lichamen en waterkeringen.

Watervergunning

Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief de Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld. Ook tijdelijke onttrekkingen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden zijn vergunningsplichtig, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op oppervlaktewater. Ook rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingplichtig in het kader van de Waterwet.

Het toepassen van uitlogende materialen (lood, koper, zink en bitumen) zonder KOMO-keurmerk voor verhardingen die rechtstreeks lozen op oppervlaktewater is niet toegestaan.

6.10.3 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

HDSR heeft geen opmerkingen op het geactualiseerde voorontwerp bestemmingsplan. De waterbelangen zijn goed weergegeven in de toelichting, planregels en verbeelding:

- Het bestemmingsplan is conserverend van karakter. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.
- De primaire watergangen en bijbehorende beschermingszones zijn correct op de verbeelding opgenomen.

6.10.4 Conclusie

Gelet op het bovenstaande vormt de waterhuishoudkundige situatie geen belemmering voor het plan.

6.11 Duurzaamheid

De voornaamste mogelijkheden liggen op het gebied van:

- energie,
- ruimtegebruik,
- kwaliteit van de openbare ruimte,
- het participatieproces en het collectief particulier opdrachtgeverschap.

Los daarvan heeft een binnenstedelijke ontwikkeling al meteen een voorsprong op bouwen in het groen: geen opoffering van buitengebied, gebruik maken van reeds aanwezige voorzieningen en meer gebruik van fiets en OV. De mate van duurzaamheid is gemeten met DPL (duurzaamheidsprofiel van een locatie). De opgave bij dit plan is om een gemiddelde hoge duurzaamheid te halen met benutting van bovengenoemde mogelijkheden en ondanks de milieudruk van de snelweg.

Kwaliteit en gebruik openbare ruimte

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt hoog door een combinatie van parkeren op eigen terrein, de verkeersluwe en verkeersveilige inrichting, de hoeveelheid groen en water in relatie tot de dichtheid en door de aandacht voor ecologie. De aandacht voor ecologie komt vooral tot uiting in

natuurvriendelijke oevers en nestgelegenheid voor stadsvogels en vleermuizen.

Het bestaande water is uitgebreid en grotendeels voorzien van natuurlijke oevers. Het regenwater wordt afgekoppeld en deels geleid naar de waterpartijen ten westen en oosten van het plan, en zijgt deels in via waterdoorlatende verharding. De brede straatprofielen in combinatie met bewoners parkeren op eigen terrein, vergroot het verblijfsklimaat op straat en vergroot de sociale samenhang.

Het ontwerp van de openbare ruimte en gebouwen zal rekening houden met zon en wind, zodat op plaatsen waar mensen langere tijd buiten zijn, een aangenaam verblijfsklimaat ontstaat.

Energieconcept

Eén van de belangrijkste uitgangspunten voor de wijk Veemarkt is dat het een duurzame wijk wordt. Naar de woningen vertaald betekent dit dat de woningen op de thema's energiezuinigheid, bescherming van het milieu, gezondheid, gebruikswaarde en toekomstkwaliteit ruim beter dan wettelijk of gangbaar moeten presteren. Opdat de markt uitgedaagd wordt om stappen voorwaarts te zetten, wordt bij tenderselecties deze kwaliteit door middel van een EPC en een GPR Gebouw score gevraagd, beoordeeld en tijdens het ontwerp en bouwproces bewaakt en getoetst. De laatste tenders (bouwvelden B en C) laten zien dat de markt in Utrecht woningen durft aan te bieden met een EPC van 0 of beter (dwz energieneutraal) en een GPR van 7¾ of (veel) beter. Voorts zijn er door particulieren interessante woningen ontworpen (Kaswoningen, eigenbouw) die op een 'eigenwijze' manier laten zien dat woningkwaliteit en duurzaamheid tot spannende ontwerpen kunnen leiden. Gelet op de resultaten van de zeven tenderselecties, die de afgelopen maanden in de gehele gemeente zijn gehouden, is het te overwegen om voor het laatste nog aan te bieden bouwveld (M) de kick-out prestatieniveaus (nu EPC <= 0,3; GPR => 7,5) wat aan te scherpen. Vanuit het coalitieakkoord met ook de nadruk op circulaire economie en gezondheid zouden dan deze thema's in de GPR score extra aandacht moeten krijgen. Daarmee wordt weer een volgende stap gezet om de bouwkolom ook op deze thema's op een bijzondere manier uit te dagen. Daarmee loopt Utrecht dan weer voor in het land.

6.12 Archeologie

6.12.1 Inleiding en samenvatting

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geeft inzicht in de ligging van beschermde en behoudenswaardige archeologische terreinen. Daarnaast geeft de kaart inzicht in de gebieden waarvoor een hogere of lagere archeologische verwachting geldt. Het plangebied ligt niet in een gebied dat op de Archeologische waardenkaart is aangemerkt als een gebied met archeologische waarden of als een gebied met archeologische verwachtingen. Het aspect archeologie speelt in het betreffende gebied dan ook geen rol.

6.12.2 Toetsingskader

De gemeentelijke Archeologische Waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan gedurende tientallen jaren archeologisch onderzoek in de gemeente. Er wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde archeologische monumenten, terreinen van hoge archeologische waarde en gebieden van hoge en lage archeologie.

Het gemeentelijk archeologiebeleid heeft tot doel bij te dragen aan de historische beeldvorming over Utrecht en zijn bewoners. Om dit doel optimaal te verwezenlijken vervult de gemeentelijke archeologische dienst een actieve rol. In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt afhankelijk van de archeologische waarde, dan wel de archeologische verwachtingswaarde zowel naar boven als naar beneden afgeweken van de algemene vrijstelling voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen. Binnen deze gebieden gelden voor bepaalde ingrepen en activiteiten een aantal vrijstellingen.

Verordening op de Archeologische monumentenzorg
Op grond van het Verdrag van Malta dat vertaald is in hoofdstuk V van de Monumentenwet 1988 zijn gemeenten verplicht om het archeologisch erfgoed te beschermen. De wet biedt de mogelijkheid om een verordening vast te stellen en om de bescherming via bestemmingsplannen te regelen. Het is

mogelijk om beide wegen te bewandelen. Gezien de complicaties die optreden bij het beschermen van het archeologisch erfgoed in bestemmingsplannen, is gekozen voor een verordening, en voor een verwijzing daarnaar in bestemmingsplannen.

6.12.3 Plangebied

Het plangebied ligt niet in een gebied dat op de Archeologische waardenkaart is aangemerkt als een gebied met archeologische waarden of als een gebied met archeologische verwachtingen. Het aspect archeologie speelt in het betreffende gebied dan ook geen rol.

6.12.4 Conclusie

Nu er in het plangebied geen archeologische waarden zijn hoeft er in het bestemmingsplan geen regeling te worden getroffen ter bescherming van archeologische waarden.

6.13 Kabels en leidingen

6.13.1 Inleiding en samenvatting

Op het Veemarkt terrein zelf zijn nagenoeg alle bestaande kabels en leidingen met de sloop verwijderd.

De Voorveldselaan is gereed inclusief het bijbehorende kabel en leidingwerk.

De Sartreweg is ook opnieuw ingericht, maar hier moet t.b.v. de nieuwbouw van blok X en y nog leidingwerk gebeuren (2015)

6.13.2 Huidige situatie

Ter plaatse van de opgestarte nieuwbouw zijn nieuwe kabels en leidingen aangebracht. (blok E, J, K, M, G&H, B en D)

Dit betreft; gas, elektra, water, ov, ziggo, Reggefiber en riolering.

Overige voorzieningen:

- Stedin heeft nabij blok G een tijdelijke trafo staan, deze wordt vervangen door een definitieve trafo in blok G. Verder heeft Stedin enkele LS kasten staan, deze worden ook in de gevel van de nieuwbouw opgenomen, blok F, H en D.
- Ziggo heeft in diverse blokken zgn. Ziggo kasten in de gevel van de nieuwbouw opgenomen
- Reggefiber heeft een zgn POP station geplaatst nabij de Biltse rading
- Op het veemarktterrein staat een ondergronds rioolgemaal, incl. elektra aansluiting
- Eurofiber heeft een kabel op het veemarktterrein liggen, voeding Brandweer met name.
- Vitens heeft in de Sartreweg een hoofdtransportleiding liggen.
- Blok G; hier is voor enkele nutsbedrijven zakelijk recht geregeld omdat hun leiding op uitgegeven grond ligt.

6.13.3 Nieuwe situatie

Bij het opstarten van verdere nieuwbouw worden de benodigde kabels en leidingen gelegd. Voor de start bouw uit de hoofdleidingen en voor de oplevering de huisaansluitingen

6.13.4 Conclusie

In het plangebied bevindt zich een hoofdtransportleiding voor water. Deze leiding zal door middel van een zogenaamde dubbelbestemming worden beschermd. De overige kabels en leidingen die in het gebied aanwezig zijn van ondergeschikte aard en behoeven geen planologische regeling in het bestemmingsplan. De ligging van deze leidingen is bekend zodat daar bij de planontwikkeling rekening mee gehouden kan worden.

- Voor kasten , traforuimten e.d. is het nodige in de koopovereenkomsten vastgelegd;
- Voor kabels en leidingen is bij blok G een zakelijk recht geregeld;
- Vitens leiding in de Sartreweg kan blijven liggen.

6.14 Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat, indien voldaan wordt aan de randvoorwaarden zoals die in de vorige paragrafen zijn beschreven, er vanuit milieukundig oogpunt geen belemmeringen zijn van de uitvoering van het plan.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Nieuwe ontwikkelingen
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op een aanpassing van het bestemmingsplan Veemarkt voor wat betreft woningaantallen, parkeerregeling en het maken van een beheerskader. Het betreft deels een ontwikkelplan, deels een beheerskader waarbij de gemeente het Veemarktterrein verder tot ontwikkeling brengt. De gemeente voert een grondexploitatie om de gebiedsontwikkeling van het Veemarktterrein te realiseren.

Voor dit bestemmingsplan is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie. Om de effecten van rente en inflatie te bepalen, zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt.

De conclusie van de financiële analyse is dat de kosten gedekt worden door de opbrengsten, wat leidt tot een sluitende grondexploitatie. Dit bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar.

Kostenverhaal
Binnen dit bestemmingsplan voor het Veemarktterrein zijn de te ontwikkelen gronden volledig in eigendom van de gemeente Utrecht. Het kostenverhaal is dus door middel van de gronduitgifte verzekerd. Daarom is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet nodig.

Planschade
Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. Dit risico lijkt beperkt maar is op voorhand niet uit te sluiten. De gemeente heeft daarom een planschaderisicoinventarisatie laten opstellen. Eventuele kosten van planschade zijn meegenomen in de financiële analyse, en worden gedragen door de gemeente.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierin hebben kunnen participeren.

7.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De betreffende instantie hadden geen opmerkingen over het plan.

7.2.2 Participatie en overleg met wijkraad

Toekomstige bewoners, omwonenden, sportverenigingen, raadsleden en projectontwikkelaars zijn van meet af aan betrokken bij de ontwikkeling van de wijk.

Bij het project Veemarkt is geprobeerd invulling te geven aan het begrip: innovatieve participatie. Dit heeft geleid tot het zeer vroeg in het proces betrekken van belanghebbenden.

Tijdens de planvorming voor de Veemarkt zijn een grote groep belanghebbenden en belangstellenden betrokken geweest bij de planvorming. Daarna is dit doorgezet door in de realisatie sterk te kiezen voor allerlei vormen van zeggenschap bij het ontwikkelen van de gebouwen. Dit vindt bijvoorbeeld plaats door particulier opdrachtgeverschap, Collectief Particulier Opdrachtgeverschap, Mede Opdrachtgeverschap en Consumentgericht bouwen. In de planfase is uitvoerig overleg geweest met de wijkraad.

Hoofdstuk 8 Juridische plantoelichting

8.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

8.2 Planvorm

Het bestemmingsplan "Veemarkt, eerste herziening", kenmerkt zich door een gedetailleerde bestemmingsregeling, zowel op de plankaart als in de regels, voor de in het gebied aanwezige en gewenste functies en bebouwing. Het bestemmingsplan is enerzijds gericht op de verdere ontwikkeling van het Veemarkt terrein conform het SPvE uit 2010 en anderzijds gericht op het beheer van de toekomstige wijk na realisatie.

8.3 Opbouw Regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf.
- afwijken van de gebruiksregels;
- eventueel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- waar nodig: een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht;

8.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten;
- Landschappelijke en of ecologische aspecten;

- Milieukundige aspecten;
- Cultuurhistorische aspecten;
- Verkeersaspecten;
- Sociale veiligheid;
- De gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten;
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van erfbebouwing.

8.4 Regeling bijbehorende bouwwerken

8.4.1 Inleiding

In het Besluit omgevingsrecht Bijlage II artikel 2 staan de vergunningvrije bijbehorende bouwwerken opgesomd. Deze vergunningvrije bouwwerken zijn in 2014 aanzienlijk verruimd. De vergunningvrije bouwwerken komen overeeen met de voorheen door de gemeente Utrecht gehanteerde standaard erfbebouwingsregeling bij woningen. Besloten is daarom om in het bestemmingsplan geen aparte regels meer op te nemen voor bijbehorende bouwwerken, maar om te verwijzen naar de vergunningvrije bijbehorende bouwwerkenregeling in het Besluit omgevingsrecht.

De regeling voor erfbebouwing

Het begrip ‘bijbehorend bouwwerk’ wordt gehanteerd als verzamelterm voor uitbreidingen, zoals aan- en uitbouwen, maar ook voor bijgebouwen, overkappingen en andere soorten bouwwerken met een dak bij een hoofdgebouw. Hierbij gaat het nadrukkelijk niet over dakkapellen, dakramen, erf- of perceelafscheidingen, speeltoestellen, vlaggenmasten en (schotel) antennes.

Vergunningvrije bijbehorende bouwwerken zijn niet toegestaan op het voorerf en het zijerf dat in een hoeksituatie langs openbaar toegankelijk gebied ligt. Er mag alleen gebouwd worden in het achtererfgebied.

Achtererfgebied

erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 meter achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

De actuele omvang van het hoofdgebouw en de actuele omvang van het perceel bepalen de grootte van het achtererfgebied. Het hoofdgebouw is het gebouw, of gedeelte daarvan, dat gelet op de bestemming uit het bestemmingsplan het belangrijkst is. Bij een woonbestemming is dat de woning met alle daarbinnen opgenomen ruimten, zoals de woonkamer, slaapkamers, keuken, bergruimte en bijkeuken. Een aangebouwde garage of berging, ook al is deze toegankelijk vanuit de woning, maakt geen onderdeel uit van het hoofdgebouw als deze in bouwkundig opzicht is af te splitsen. Alleen als een garage of bergruimte geheel binnen de architectuur van de woning is geïntegreerd en niet bouwkundig kan worden afgezonderd, wordt deze gerekend tot het hoofdgebouw.

In bijzondere situaties kan een deel van een omvangrijk kadastraal perceel in het bestemmingsplan een andere bestemming hebben die niet hoort bij het hoofdgebouw en die het verbiedt deze gronden te gebruiken en in te richten ten dienste van het hoofdgebouw (bijvoorbeeld als er op het perceelsgedeelte een natuur-, bos,- of agrarische bestemming rust). Het kan zijn dat zo’n perceelsgedeelte daarom niet als erf kan worden aangemerkt waardoor er dus ook niet vergunningvrij kan worden gebouwd. Het achtererfgebied ligt achter de lijn die loopt op 1 m achter de voorkant van het hoofdgebouw. Als voorkant geldt de voorgevel. Dit is de gevel aan de voorzijde die bepalend is voor de hoofdmassa van het hoofdgebouw. Aan- of uitbouwen aan de voor- of zijgevel, zoals een erker of serre, blijven buiten beschouwing bij het bepalen van de voorgevel. De voorzijde van een gebouw is meestal de naar de weg gelegen zijde. Meestal is daar de voordeur of hoofdingang gesitueerd. Kelders blijven buiten beschouwing bij het bepalen van het achtererfgebied.

Achtererfgebied



Bebouwingsgebied

Onder meer uit planologisch oogpunt mag een achtererf niet helemaal volgebouwd worden. Om de toelaatbare oppervlakte van een vergunningvrij te bouwen bijbehorend bouwwerk te bepalen, wordt uitgegaan van een zogenoemde ‘nulsituatie’. Vanuit die nulsituatie mag een bepaalde hoeveelheid vierkante meters worden bebouwd. Voor die nulsituatie wordt uitgegaan van het hoofdgebouw zoals dat indertijd volgens de vergunning is opgeleverd. Bij dit oorspronkelijk hoofdgebouw mag in het achtererfgebied een bepaalde oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken worden gebouwd. Om de precieze oppervlakte te bepalen wordt gewerkt met het begrip ‘bebouwingsgebied’. In onderstaand kader is de omschrijving van het begrip ‘bebouwingsgebied’ opgenomen.

Bebouwingsgebied:

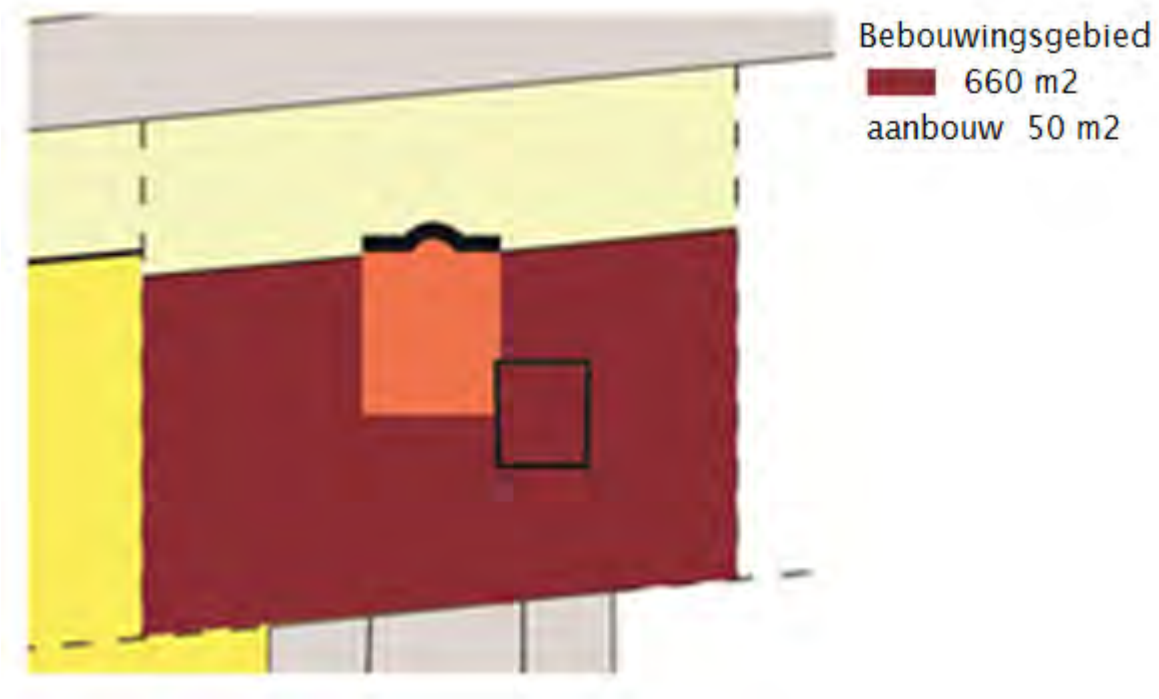
achtererfgebied alsmede de grond onder het hoofdgebouw, uitgezonderd de grond onder het oorspronkelijk hoofdgebouw.

Het bebouwingsgebied bestaat uit het achtererfgebied en daarbij opgeteld de delen van het hoofdgebouw (aan- of uitbouwen of andere uitbreidingen die niet tot het oorspronkelijke hoofdgebouw behoren) die naderhand aan het oorspronkelijke hoofdgebouw zijn toegevoegd. De grond onder het oorspronkelijk hoofdgebouw telt dus niet mee.

Met de oppervlakte van het bebouwingsgebied wordt met bebouwingspercentages over gedeelten van het bebouwingsgebied bepaald welke oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken maximaal bij het oorspronkelijk hoofdgebouw gebouwd mag worden. In onderstaande tabel staat welk maximaal toelaatbaar bebouwingspercentage geldt voor het desbetreffende gedeelte van het bebouwingsgebied.

Oppervlakte per gedeelte van het bebouwingsgebied	Bebouwingspercentage
Gedeelte bebouwingsgebied tot en met 100 m2	50% van die oppervlakte
Gedeelte bebouwingsgebied vanaf 100 m2 tot en met 300 m2	20% van die oppervlakte
Gedeelte bebouwingsgebied vanaf 300 m2 tot en met 900 m2	10% van die oppervlakte
Gedeelte bebouwingsgebied vanaf 900 m2	0% van die oppervlakte

Rekenvoorbeeld:



50% van 100 m^2 = 50 m^2

20% van 200 m^2 = 40 m^2

10% van 360 m^2 = 36 m^2

= 126 m^2

minus aanbouw 50 m^2 = 76 m^2

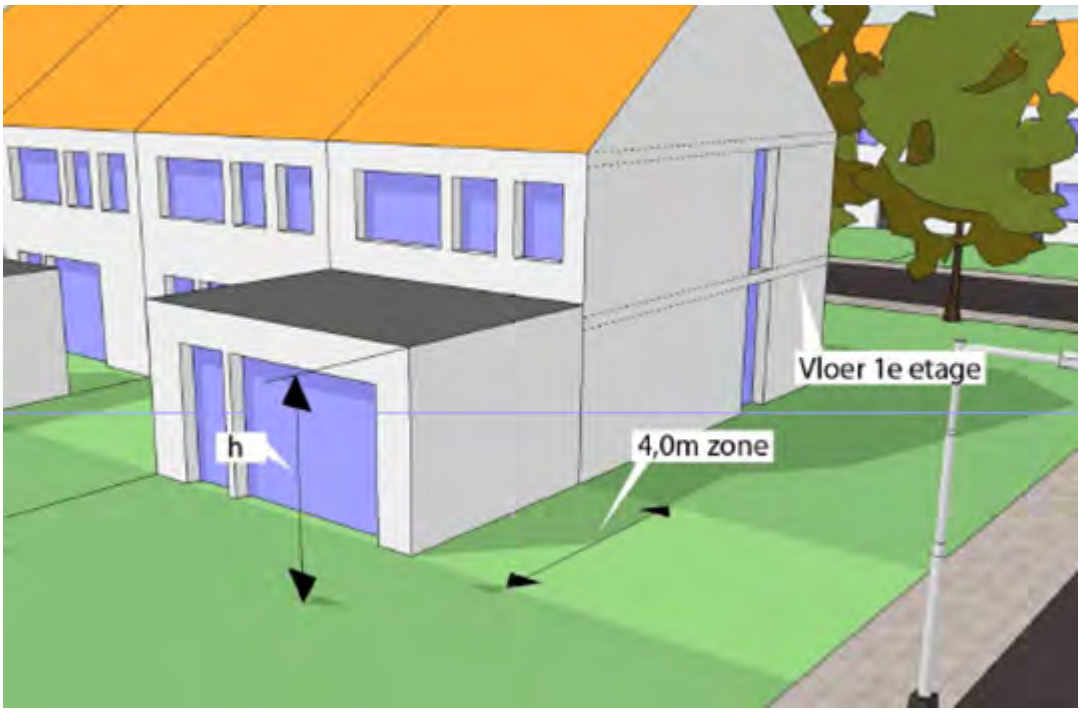
Op bovenstaand perceel mag er nog 76 m^2 aan bijbehorende bouwwerken worden bijgebouwd.

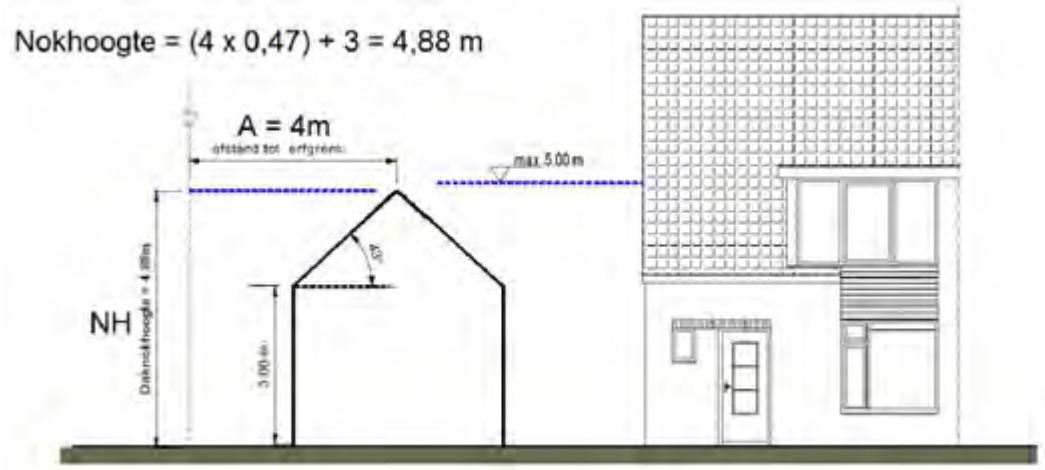
Bouwhoogten

Er is een onderscheid in de maximaal toelaatbare bouwhoogte van bijbehorende bouwwerken binnen een afstand van 4 meter vanaf het oorspronkelijk hoofdgebouw en daarbuiten. De hoogte binnen een afstand van 4 meter moet aansluiten bij de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw (maximaal 30 cm boven de hoogte van de vloer van de eerste verdieping). Binnen deze afstand mag het bouwwerk niet hoger zijn dan het hoofdgebouw en ook nooit hoger dan 5 meter. Voor bijbehorende bouwwerken buiten een afstand van 4 meter van het hoofdgebouw die hoger zijn dan 3 meter, moet de daknok worden gevormd door tenminste twee schuine dakvlakken. De dakvoet (het laagste punt van het schuine dak) mag niet hoger zijn dan 3 meter. De hellingshoek van de dakvlakken mag niet meer zijn dan 55°. De hoogte van de daknok mag niet meer zijn dan 5

meter, waarbij verder voldaan moet worden aan de volgende formule: maximale daknokhoogte [m] = (afstand daknok tot de perceelsgrens [m] x 0,47) + 3.

Binnen een afstand van 4 meter van het hoofdgebouw, mag het gebruik gelijkwaardig zijn aan dat van het hoofdgebouw. Bij een woning betekent dat er binnen 4 meter bijvoorbeeld een keuken, bijkeuken, serre of uitbouw van de woonkamer mag worden gebouwd. Buiten een afstand van 4 meter van het hoofdgebouw, mag de aanbouw alleen gebruikt worden voor bijvoorbeeld een berging, garage of plantenkas.





Voorhuizen

Doel van het bestemmingsplan is het realiseren van een duurzame woonwijk en ruimte te geven aan (Collectief) Particulier Opdrachtgeverschap en experimenten op dat gebied. Volgens het kavelpaspoort dat is opgesteld voor blok E wordt hier gestreefd naar een blok met zogenaamde voorhuisjes. De voorhuisjes zijn bedoeld als hoogwaardige bijgebouwen, gericht op het verhogen van de woonkwaliteit van de woningen door flexibele gebruiksmogelijkheden van woning en bijgebouwen. De voorhuisjes zijn, conform het Beeldregieplan Veemarkt, stedenbouwkundig wenselijk zijn en hierover ook contracten zijn afgesloten met geïnteresseerde kopers.

Ten behoeve van een samenhangend bebouwingsbeeld, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen dient de voorgevel van de betreffende kavels op de erfgrens aan de straatzijde van de kavel te liggen en kan het voorhuis gebouwd worden.

Voor wat betreft de toegestane functies die in het voorhuis zijn toestaan geldt dat de voorhuisjes steeds bedoeld zijn als bijgebouw-plus. Dat wil zeggen, zij staan ten dienste aan het hoofdgebouw en in de voorhuisjes zijn de (woon)functies toegelaten die ook in het hoofdgebouw zijn toegelaten. Echter, het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de voorhuisjes als zelfstandige woon- of bedrijfseenheden gebruikt gaan worden. Voor wat betreft het gebruik van de kavels in blok E dient per kavel nadrukkelijk te worden gesteld dat de kavel bedoeld is voor de bouw van 1 woning, waarbij woning inclusief voorhuis zijn bedoeld voor de huisvesting van maximaal 1 huishouden. Vervolgens zijn voor wat betreft het gebruik van de woning en het voorhuis de gebruikelijke regels van het bestemmingsplan voor wat betreft het uitoefenen van een bedrijf of beroep aan huis of het hebben van een bed en breakfast van toepassing.

Het bovenstaande leidt tot de volgende bouwkundige randvoorwaarden en toegelaten functies voor het voorhuis/erfafscheiding bij toepassing van de nadere eisen in bouwveld E op de Veemarkt.

Randvoorwaarden voorhuis/ erfafscheiding:

- de eigen erfafscheiding aan de straatzijde is 3 meter hoog (ipv standaard 0,50 m aan de voorzijde). De materialisatie sluit aan bij de woning;
- de erfafscheiding is open voor minimaal 50% van de perceelbreedte;
- het voorhuis aan de straatzijde is maximaal 6 meter diep (conform bouwvlak in bijgevoegde kavelpaspoort);
- het voorhuis is minimaal 3 en maximaal 6 meter hoog, plat of met kap afgedekt.

Functies in voorhuis:

- praktijk of beroep of bedrijf aan huis;
- workshopruimte;
- atelier;
- werkkamer;
- gastenverblijf;
- bed & breakfast ;
- bewoning door leden van het gezin of direct aan het gezin gerelateerd zoals bv grootouders of au pair (inclusief voorzieningen);
- berging en/of garage ten behoeve van de woonfunctie

De bebouwingsregeling voor de voorhuizen is opgenomen als Bijlage 3 Kavelpaspport blok E bij de regels

8.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een aantal begripsomschrijvingen vraagt om nadere toelichting.

Zo wordt onder een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf ook een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang verstaan. Door de beperking van de maatvoering van een aan huis verbonden beroep of bedrijf in de bestemmingen waar dat is toegestaan (maximaal 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 40 m²), is de kleinschaligheid gegarandeerd.

Het begrip 1.22 dakopbouw: Dit kunnen lift- en trappenhuizen zijn, maar ook ontluchtingskokers en schoorstenen.

8.6 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

Een ander belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden beroepen of -bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden beroep of –bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning met een maximum van 60 m². Het beroep of bedrijf mag zowel in de woning als in de aanbouwen en bijgebouwen worden uitgeoefend. Via een aantal nadere voorwaarden is bepaald dat geen hinder (milieucategorie A of B1 van de LvB als maximum) en geen verkeersaantrekkende werking of parkeerdruk mogen ontstaan voor de omgeving. Ook mag bij een aan-huis-verbonden beroep- of bedrijf geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, echter, onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in

kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten.

Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan het handhaven van parkeergelegenheid op eigen terrein. Door het toenemend autobezit en het toenemend aantal woninguitbreidingen "tot het maximaal mogelijke" zou de situatie kunnen ontstaan, dat parkeergelegenheid op eigen terrein vervalt of onvoldoende wordt. In deze gevallen is het wenselijk te kunnen "sturen" en door middel van het stellen van nadere eisen parkeergelegenheid op eigen terrein te kunnen behouden in de bestemming Woondoeleinden.
Ook kan het uit een oogpunt van de bebouwingskarakteristiek in de omgeving of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken nodig of gewenst zijn nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens.

8.7 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen

In dit eerste artikel wordt een aantal begrippen nader uitgelegd.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven op welke wijze de maatvoering berekend wordt.

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen

Ter plaatse van het in het plangebied liggende tankstation is de bestemming Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg opgenomen. Zoals al is weergegeven mag hier geen lpg verkocht worden.

Artikel 4 Gemengd

Een deel van het plangebied heeft de bestemming Gemengd. Het gaat hierbij om een gemengd woongebied waar ook andere functies dan wonen in vallen.

Binnen de bestemming komen naast het wonen de volgende functies voor:

- Maatschappelijke voorzieningen 5800 m² BVO bestaande uit:
  1. Een gezondheidscentrum Maximaal 600 m² BVO;
  2. woon/zorg complex inclusief additionele horeca;
- Horeca in de categorie D1 en D2 van de lijst van horeca-activiteiten tot een maximum van 400 m² BVO;
- Bedrijfsunits in de vorm van een bedrijfsverzamelgebouw of van Lofts van maximaal 1500 m² BVO;
- Maximaal 1500 m² gebouwde sportvoorzieningen dan wel voorzieningen in de sfeer van cultuur en ontspanning, in de vorm van bijvoorbeeld een fitnesscentrum en/of een dansschool;

Artikel 5 Groen

Langs de Biltse Rading, de waterpartij aan de Sartreweg en de A27 is de bestemming Groen opgenomen, waar de gronden specifiek bedoeld zijn voor bijvoorbeeld groenvoorzieningen, gras, beplanting, voet- en fietspaden, water en nutsvoorzieningen. Een van de nutsvoorzieningen die een plaats krijgt in deze strook is het rioolgemaal dat nu op het Veemarkt terrein aanwezig is. Dit is in een veel kleinere vorm ondergronds in deze strook ingepast. Langs de Biltse Rading is binnen de

bestemming groen een functie-aanduiding voor verkeer opgenomen ten behoeve van een secundaire verkeersontsluiting op de Biltse Rading. Deze is ook in de huidige situatie reeds aanwezig maar het kan zijn dat door de planvorm een aanpassing van deze ontsluiting dient plaats te vinden en daar wordt de ruimte voor geboden.

Op deze gronden mogen geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, worden gebouwd, behoudens de voor deze bestemming passende bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals geluidschermen. Binnen de bestemming groen hoort ook het water langs de A27 dat een afwateringsfunctie heeft.

Artikel Maatschappelijk - Openbare dienstverlening

De bestaande brandweerkazerne heeft de bestemming Maatschappelijk - Openbare dienstverlening gekregen.

Artikel 7 Sport

De bestemming Sport is gegeven aan de bestaande sportvelden aan de noord- en oostkant van het plangebied. De bestaande bebouwing is naar oppervlakte bestemd. Gecombineerd ruimtegebruik van voorzieningen in het plangebied is wenselijk. Dit betekent dat het mogelijk moet zijn om het voorzieningencluster aan te sluiten op of aan de bestaande sportvoorzieningen (in de bestemming Sport) of het kan betekenen dat de bestaande en de nieuw te realiseren sportvoorzieningen aansluiten op het voorzieningencluster.

Artikel 8 Verkeer

De bestemming Verkeer wordt toegekend aan die wegen die voor hun doorstroom functie een structuur bepalend karakter hebben. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied heeft betrekking op verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer met bijbehorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen.

Artikel 10 Water

De watergang in het profiel van de Sartreweg heeft de bestemming Water (W) gekregen. Als onderdeel van de Sartreweg is het een belangrijke kwaliteit- en identiteitsdrager en levert het een bijdrage aan de entree van het plangebied. Bovendien maakt dit water onderdeel uit van de stedelijke ecologische structuur en heeft het natuurlijke oevers. Ten behoeve van het kunnen realiseren van kruisingen met wegverkeer is op enkele plekken de aanduiding 'brug' opgenomen.

Artikel 11 Wonen

In dit gebied worden circa 730 woningen en woon eenheden gerealiseerd, waaronder particulier en collectief opdrachtgeverschap als mede Mede Opdrachtgeverschap. In het hele gebied komt een mix van woning typologieën en financieringscategorieën voor bestaande uit (tussen 23% en 33% sociaal programma) en voor het overige marktconforme koop en huur. Daarnaast heeft de raad een motie ingediend om circa 100 woon eenheden voor studenten in het gebied mogelijk te maken.

Voor het grootste deel van het gebied geldt een maximale hoogte van 17 meter (5 bouwlagen). Centraal in het plangebied is een hoogteaccent van 32 meter opgenomen, in de vorm van een appartementengebouw.
De geluidsoverlast van met name de A27, en in mindere mate de Sartreweg en Biltse Rading, zorgen ervoor dat er in de ruimtelijke opzet van het plan gekozen moet worden voor zodanige bouwblokken zodat het binnengebied geluidsluw is. Feitelijk betekent dit dat een groot deel van het plangebied hoofdzakelijk uit woningen in gesloten bouwblokken zal bestaan.

<u>Voorhuisjes</u>

Het bestemmingsplan Veemarkt beoogt een juridisch planologisch kader te geven voor de ontwikkeling van een vernieuwende en duurzame woonwijk waarbij veel ruimte wordt gegeven aan particuliere initiatieven met name aan Collectief Particulier Opdrachtgeverschap. In dat kader zijn experimentele woon- en woningvormen gewenst. In bouwvlak E voorziet het SPvE Veemarkt in een woonvorm met zogenaamde voorhuisjes. Hiervoor is een aanduiding op de verbeelding opgenomen. Deze voorhuisjes zijn stedenbouwkundig van belang om een interessante en sociaal veilige twee zijdige oriëntatie van woning mogelijk te maken en om te voorzien in extra mogelijkheden voor het woongebruik van de woning.

Voor wat betreft de toegestane functies die in het voorhuis zijn toestaan geldt dat de voorhuisjes steeds bedoeld zijn als bijgebouw-plus. Dat wil zeggen, zij staan ten dienste aan het hoofdgebouw en in de voorhuisjes zijn de (woon)functies toegelaten die ook in het hoofdgebouw zijn toegelaten. Echter, het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de voorhuisjes als zelfstandige woon- of bedrijfseenheden gebruikt gaan worden. Voor wat betreft het gebruik van de kavels in blok E dient per kavel nadrukkelijk te worden gesteld dat de kavel bedoeld is voor de bouw van 1 woning, waarbij woning inclusief voorhuis zijn bedoeld voor de huisvesting van maximaal 1 huishouden. Vervolgens zijn voor wat betreft het gebruik van de woning en het voorhuis de gebruikelijke regels van het bestemmingsplan voor wat betreft het uitoefenen van een bedrijf of beroep aan huis of het hebben van een bed en breakfast van toepassing.

Randvoorwaarden voorhuis/ erfafscheiding:

- de eigen erfafscheiding aan de straatzijde is 3 meter hoog (i.p.v. standaard 0,50 m aan de voorzijde). De materialisatie sluit aan bij de woning;
- de erfafscheiding is open voor minimaal 50% van de perceel breedte;
- het voorhuis aan de straatzijde is maximaal 6 meter diep (conform bouwvlak in bijgevoegde kavel paspoort);
- het voorhuis is minimaal 3 en maximaal 6 meter hoog, plat of met kap afgedekt.

Functies in voorhuis:

- praktijk of beroep of bedrijf aan huis;
- workshop ruimte;
- atelier;
- werkkamer;
- gastenverblijf;
- bed & breakfast ;
- bewoning door leden van het gezin of direct aan het gezin gerelateerd zoals bv grootouders of au pair (inclusief voorzieningen);
- berging en/of garage ten behoeve van de woonfunctie.

Voor de regeling die geldt ter plaatse van de aanduiding voorhuisjes, wordt in de planregels verwezen naar de bijlage waarin het kavel paspoort is opgenomen.

Artikel 13 Leiding - Water

In het plangebied is een hoofdtransportwaterleiding aanwezig. Deze leiding wordt beschermd via de dubbelbestemming Leiding - Water. Binnen deze bestemming mag in beginsel niet worden gebouwd. B&W kunnen echter afwijken van dit bouwverbod. B&W overleggen met de beheerder van de leiding of de betreffende werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd en onder welke voorwaarden.

Artikel 14 Waarde - Ecologie

De groene randen van het plangebied, langs de A27, de Biltse Rading en de Sartreweg hebben een functie als ecologische verbinding. Om deze functie te beschermen is een aanleg vergunningstelsel opgenomen voor werkzaamheden die deze functie zouden kunnen aantasten. De aanlegvergunning kan worden verleend indien vast is gesteld dat de voorgenomen werkzaamheden geen onevenredige aantasting vormen van de ecologische waarde.

Artikel 15 Antidubbeltelbepaling

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt

betrokken.

Artikel 18 Algemene bouwregels

18.1 Overschrijden bouwgrens

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

18.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeer eis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

18.3 Woningvorming en omzetting

In lid 3 is het in 2015 vastgestelde beleid over omzetting en woningvorming vertaald in een regeling. In paragraaf 3.4.9 is de beleidsmatige achtergrond kort toegelicht. De regels in dit lid zien, met toepassing van 3.1.2 lid 3 Besluit ruimtelijke ordening, op het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat.
Lid 3 onder a verbiedt woningvorming en omzetting. Met woningvorming wordt bedoeld: een woning door bouwkundige splitsing zodanig opdelen dat nieuwe woningen ontstaan die afzonderlijk verhuurd kunnen worden of waarop een appartementsrecht gevestigd kan worden. De definitie van woningvorming wijkt enigszins af van de definitie die in het huisvestingsbeleid wordt gehanteerd. In dat beleid wordt namelijk een onderscheid gemaakt in woningvorming door het creëren van verhuurbare wooneenheden en in kadastrale splitsing. Ruimtelijk gezien is dat onderscheid niet relevant en wordt alleen het resultaat, namelijk: meer woningen, in ogenschouw genomen.
Met omzetting wordt bedoeld het veranderen van een (zelfstandige) woning in een woning waar kamerverhuur (onzelfstandige bewoning) plaatsvindt.
Het verbod onder a kan met een omgevingsvergunning voor het afwijken als bedoeld onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1o, van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) toegestaan worden. Een dergelijke vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, wat betekent dat de te veranderen woning groot genoeg is, de te vormen woningen groot genoeg zijn of de omgezette woonruimte voldoende ruimte biedt per persoon en de overlast voor de directe buren door geluid aanvaardbaar is. Ook moet voldaan worden aan de algemene leefbaarheidseisen die in dezelfde beleidsregels te vinden zijn, als hulpmiddel bij de beoordeling in hoeverre er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt.

Artikel 19 Algemene gebruiksregels

De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het

bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Artikel 16 Algemene aanduidingsregels

16.1 geluidzone - weg

De akoestische situatie stelt nadere voorwaarden aan de geluidsisolatie van toekomstige bebouwing. Dat wordt geregeld via de aanduiding geluidzone - weg;

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt afwijkingsmogelijkheden voor het college van burgemeester en wethouders. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregels in hoofdstuk 2 al een afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 20 Algemene wijzigingsregels

Dit artikel regelt een wijzigingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders om bestemmingsgrenzen aan te kunnen passen indien dat noodzakelijk is voor een betere inpassing van het plan of vanwege terrein omstandigheden in het plangebied.

Artikel 21 Overige regels

Er mogen uitsluitend geluidgevoelige bestemmingen worden opgericht indien het bouwplan in overeenstemming is met de Wet geluidhinder of met het besluit ontheffing Hogere waarde.

Artikel 22 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Woningwet die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 23 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Prostitutie
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen prostitutie bedrijven gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximum stelsel zijn nieuwe prostitutiebedrijven niet toegestaan en zijn prostitutiebedrijven uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep en bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximum stelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op prostitutiebedrijven binnen dit plangebied.

8.8 Lijst van horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor Horeca-activiteiten.
Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in ‘harde’ tot ‘zachte’ typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

8.9 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Rapport bedrijven en Milieuzonering

Milieu en Mobiliteit
Expertise Milieu

Gemeente Utrecht

Bedrijven en milieuzonering
Bestemmingsplan Veemarktterrein



rapport van de afdeling Expertise Milieu

oktober 2015



www.utrecht.nl

Colofon

uitgave

Expertise Milieu
Milieu en Mobiliteit
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
info@utrecht.nl

in opdracht van

Afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Gemeente Utrecht

informatie

R. Balkema
030 - 28 64139

26 november 2015

1. Inleiding

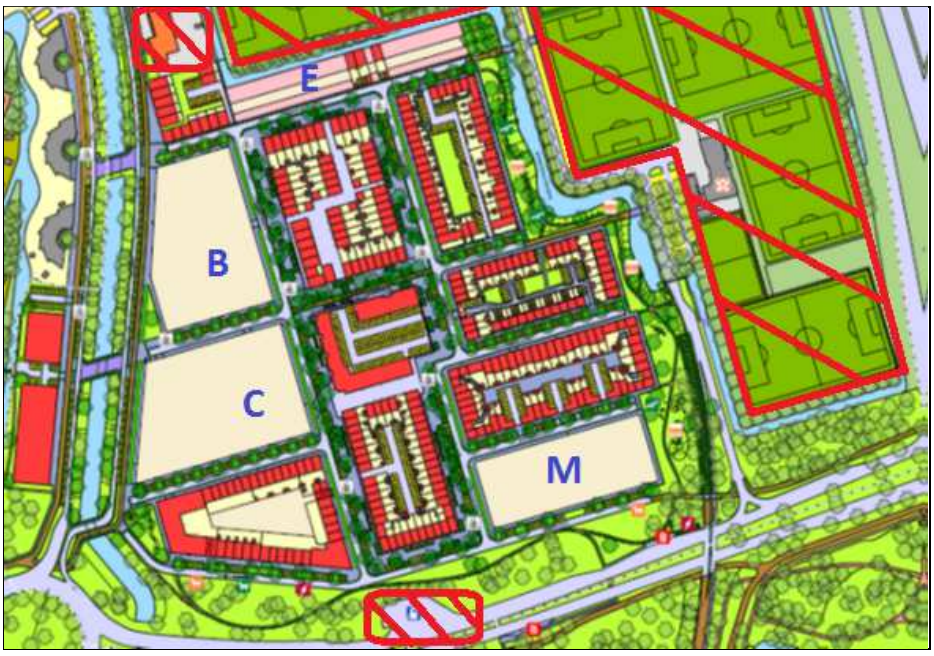
Voor het plangebied Veemarktterrein wordt een bestemmingsplan gemaakt waarin nieuwe woningbouw wordt opgenomen. Een deel van de woningen in het plangebied zijn reeds gebouwd, in aanbouw dan wel is er een omgevingsvergunning verleend. De velden B, C, E en M moeten opnieuw planologisch mogelijk worden gemaakt en getoetst en afgewogen.

Direct naast het gebied zijn enkele bedrijven gelegen met mogelijk relevante milieu-invloed in dit gebied. Het betreft een brandweerkazerne, een sportcomplex en een benzineservicestation. Zie stedenbouwkundig plan figuur 1.

Bedrijven dienen voor de verschillende milieuaspecten (zoals geluid en externe veiligheid) te voldoen aan wettelijke grenswaarden. Het bestemmingsplan mag geen onevenredige beperking voor de bedrijfsvoering tot gevolg hebben. Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient ook te worden bekeken of er kan worden voldaan aan een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Dat kan verder gaan dan alleen het voldoen aan wettelijke regels. Goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen).

Voor de beoordeling van dit aspect heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een publicatie opgesteld: Bedrijven en Milieuzonering. Daarbij wordt gekeken naar de wederzijdse invloed van bedrijven en woningen in en rond een plangebied en beveelt het een aan te houden afstand aan die afhankelijk is van de zwaarte van het bedrijf en het type omgeving. Toepassing van deze systematiek zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven worden gesitueerd.

Dit rapport geeft een overzicht van het gehanteerde kader conform de systematiek van Bedrijven en Milieuzonering en geeft daarna een overzicht en beoordeling van de relevante bedrijven in en rond het plangebied Veemarktterrein.



Figuur 1: Overzicht te onderzoek plangebied met relevante bedrijven

2. Bedrijven en Milieuzonering

In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" is een stappenplan opgenomen dat gebruikt kan worden om de ruimtelijke inpasbaarheid van nieuwe woningen te toetsen. Een gemotiveerd antwoord op de volgende vragen is noodzakelijk:

- Kan ter plaatse een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd?
- Worden de bestaande bedrijven niet onevenredig hun hun bedrijfsvoering geschaad?

Beantwoording van deze vragen geschiedt bij voorkeur via de volgende stappen:

Stap 1: Bepaal de relevante bedrijven en bedrijfsterreinen in de omgeving.

Stap 2: Bepaal de toelaatbare milieucategorieën (cf. vigerend bestemmingsplan) en bijbehorende aan te houden richtafstanden. De VNG-publicatie geeft voor elk type bedrijfscategorie een richtafstand. Als een bedrijfsperceel bijvoorbeeld maximaal categorie 3.2 bedrijven toestaat, geeft de VNG-publicatie een richtafstand van 100 meter tussen de grens van het bedrijfsterrein en de gevels van woningen in een "rustige woonwijk". Een geluidgevoelige bestemming wordt alleen buiten die afstand toegelaten. Voor het aspect geluid kan dan worden aangenomen dat bij woningen e.d. geen hoger langtijdgemiddeld geluidsniveau zal optreden dan 45 dB(A) etmaalwaarde[1]. In het geval dat de omgeving van de woningen niet als "rustige woonwijk" wordt beschouwd, kan worden overwogen om de richtafstanden met één afstandstap te verlagen (100 meter wordt dan 50 meter). Dat is bijvoorbeeld het geval als de woningen langs een drukke weg zijn gelegen of anderszins het omgevingsgeluid relatief hoog is. Dit wordt aangeduid met "gemengd gebied". De bijbehorende richtwaarde voor geluid bedraagt dan 50 dB(A). Uit geluidsmetingen (referentieniveau L95) in het gebied is al gebleken dat het geluidsniveau vrij hoog is en past bij een "gemengd gebied".

Stap 3: Indien de milieuzones overlappen met de gewenste woningbouwlocaties dient te worden bekeken of het woningbouwplan kan worden aangepast of te worden nagegaan wat de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten zijn. Wanneer de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten kleinere richtafstanden opleveren, wordt aanbevolen om de milieucategorieën in het vigerende bestemmingsplan benedenwaarts aan te passen. Bestaande bedrijven kunnen immers vertrekken en nieuwe bedrijven met een hogere milieubelasting zouden zich anders kunnen vestigen. Dit aspect moet worden bezien vanuit een langetermijnvisie op de gewenste ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Stap 4: Als de milieuafstanden van de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten wel conflicteren met de gewenste woningbouw dient alsnog te worden overwogen om het woningbouwplan aan te passen. Bijvoorbeeld door het toevoegen van niet-gevoelige functies. Een andere mogelijkheid is om nader onderzoek te doen naar de werkelijke milieubelasting van de bedrijven met een te grote milieuafstand. Voor geluid betekent dit dat het bedrijf niet meer geluid maakt dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

<u>Functiemenging</u>
Voor gebieden met een mengeling van bedrijven en woningen heeft de VNG een aparte beoordelingssystematiek ontwikkeld: functiemenging. Het gaat daarbij veelal om lichtere categorieën van bedrijven, maximaal categorie 3.1. De lichtste bedrijven - type A - mogen aanpandig aan woningen worden gesitueerd. Type B moet bouwkundig gescheiden van woningen blijven. Bij type C kan een grotere verkeersaantrekkende werking worden verwacht. Deze bedrijven dienen in de nabijheid van een ontsluiting op hoofdinfrastructuur te liggen.

[1] Etmaalwaarde is de hoogste waarde van de dagperiode, de avondperiode vermeerderd met 5 dB of de nachtperiode vermeerderd met 10 dB

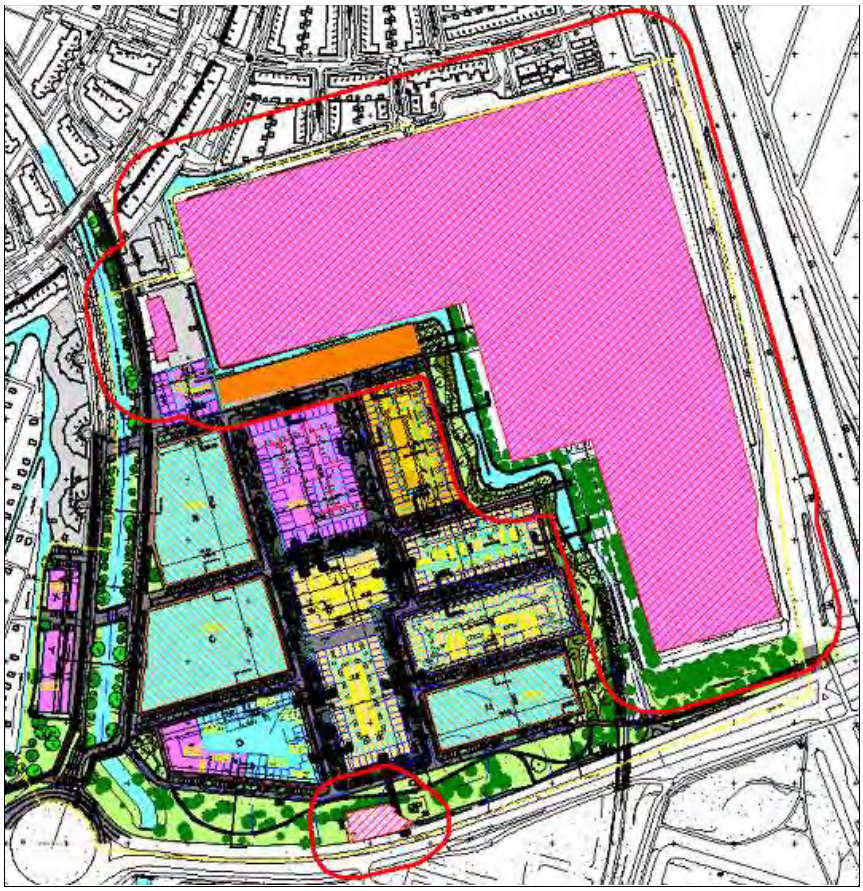
3. Bedrijven rond Veemarktterrein

Ten zuiden van het plangebied is een benzineservicestation zonder Lpg gesitueerd; deze wordt in dit bestemmingsplan als zodanig bestemd. De aan te houden afstand bedraagt 30 meter voor een rustige woonwijk en 10 meter t.o.v. een gemengd gebied. Het plangebied ligt op een grotere afstand dan 30 meter.

Ten noordwesten is een brandweerkazerne gelegen (bestemd als “maatschappelijke voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening (brandweer)”). Een dergelijke inrichting heeft een aan te houden afstand van 50 meter voor een rustige woonwijk en 30 meter t.o.v. een gemengd gebied. De afstand tot de nog te ontwikkelen woningbouw bedraagt meer dan 40 meter. Er is voor wat betreft het benzinestation en de brandweerkazerne geen sprake van een conflicterende situatie.

Ten noorden en ten oosten is een veldsportcomplex met verlichting gelegen (bestemd als “sport”). De aan te houden afstand bedraagt 50 meter voor een rustige woonwijk en 30 meter t.o.v. een gemengd gebied. De afstand tot de nog te ontwikkelen woningbouw in bouwveld E bedraagt minder dan 20 meter. Het veldsportcomplex zal daarom nader worden beschouwd.

In onderstaande figuur zijn de aan te houden afstanden weergegeven ten opzichte van een rustige woonwijk. Met een oranje kleur zijn de locaties van de nieuw te projecteren woningen aangegeven die binnen de aan te houden afstand liggen voor een gemengd gebied.



Figuur 2: Overzicht relevante bedrijven en contouren

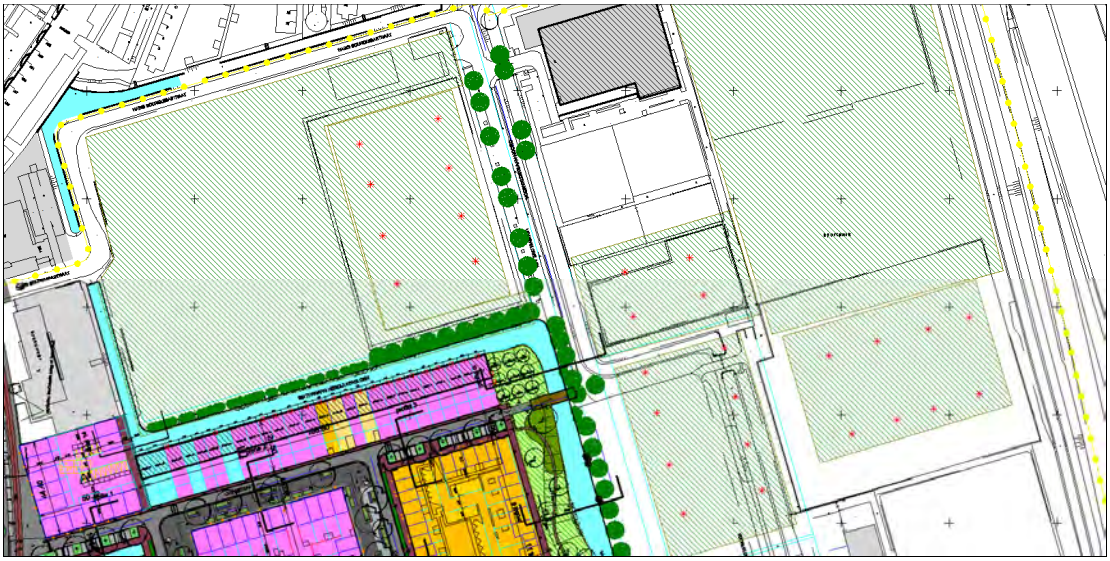
4. Berekeningen

In het kader van stap 4 is voor het veldsportcomplex van Hercules bezien wat de werkelijke milieu-invloed in het gebied is. Op basis van het schema voor trainingen en wedstrijden (zie bijlage) is met behulp van kentallen een akoestisch rekenmodel opgesteld. Bepalende geluidsbronnen zijn roepen en schreeuwen, fluitjes en trappen tegen een bal.

De activiteiten zijn vertaald in een akoestisch rekenmodel waarbij voor de sterkte van de geluidsproductie is aangesloten bij kentallen uit de publicatie VDI 3770 Emissions-kennwerte technischer Schallquellen - Sport- und Freizeitanlagen. In bijlage 1 worden de gehanteerde bronvermogens en bedrijfsduurcorrecties nader uitgewerkt.

Aangezien een wedstrijddag en een trainingsdag verschillende geluidsniveaus kunnen voortbrengen, zijn deze twee varianten apart doorgerekend. Onderstaande figuren geven overzicht zien van de rekenmodellen met daarin de bron- en ontvangstposities.

In de bijlage zijn de uitgangspunten opgenomen.



Figuur 3: Overzicht rekenmodel trainingen



Figuur 4: Overzicht rekenmodel wedstrijden

Uit de berekeningen blijkt dat het geluid op een wedstrijddag kan voldoen aan de richtwaarde van 50 dB(A). Ook tijdens trainingen in de dagperiode wordt aan deze waarde voldaan.

De trainingen in avondperiode komen met een berekende waarde van 49 dB(A) echter bij drie woningen in bouwveld E boven de richtwaarde uit. De etmaalwaarde bedraagt maximaal 54 dB(A) ter plaatse van de meest oostelijk gelegen woning.

De berekeningen zijn uitgevoerd aan de hand van kentallen uit literatuur. Daarom is aanvullend een nader meetonderzoek ter plaatse uitgevoerd.

5. Metingen

Om de berekeningen te verifiëren en aanvullend onderzoek te doen naar het referentieniveau van het omgevingsgeluid (ter bepaling van de richtwaarden) zijn op 30 september en 29 oktober 2015 ter plaatse geluidsmetingen uitgevoerd tijdens een avond met trainingen op velden 6, 7 en 8.



Figuur 5: Meetlocatie

Uit de metingen bleek het achtergrondniveau 52 dB(A) te bedragen vanwege de A27 in zogeheten meewindcondities (wind uit noordoostelijke richting). Bij een meting bij tegenovergestelde windrichting bedroeg het referentieniveau L95 48 dB(A). Deze metingen bevestigen het beeld dat in dit gebied kan worden uitgegaan van een gemengd gebied waarvoor een richtwaarde van 45 dB(A) in de avondperiode geldt.

Het langtijdgemiddelde geluidsniveau van een avond trainingen bedroeg bij beide metingen 52 dB(A). De gemeten waarde is 3 dB hoger dan de berekende waarde en daarmee in orde grootte vergelijkbaar.

6. Conclusie

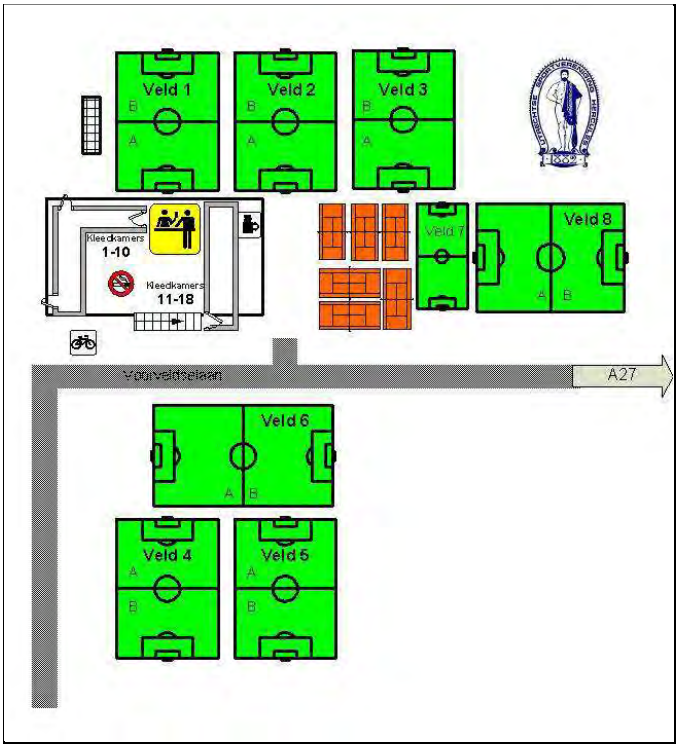
Uit de metingen en berekeningen blijkt dat de richtwaarde voor het geluid in een gemengd gebied bij de meest oostelijk gelegen woningen in bouwveld E tot 7 dB wordt overschreden. De gemeten waarde is 4 dB hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid. Het geluid van het sportcomplex tijdens trainingen is maatgevend.

Er dient een afweging plaats te vinden tussen het belang van de woningbouw in relatie tot het akoestisch woon- en leefklimaat.

Bijlage 1 Rekenmodel sportcomplex

Tabel 1: Indicatief sportveldgebruik Hercules

veldnr.	sport	periode	wedstrijd /training	dag(en)	tijd	frequentie	aantal bezoekers	bijzonder-heden
hoofd-gebouw	geluids-installatie luidsprekers L1 en L2	1.9-1.5	wedstrijd	zaterdag en zondag	14.00 14.30	20x/jr.		muziek + aankon-digingen
hoofd-gebouw	geluids-installatie alle luidsprekers	1.9-1.5	toernooi	zaterdag en zondag	10.00 16.00	1x/jr.		muziek + aankon-digingen
1	voetbal	1.9-1.5	wedstrijd	zondag en zaterdag	11.00 17.00	elk weekend in voetbal-seizoen	max. 200	
2, 3, 4, 5, 6, 8	voetbal	1.9-1.5	wedstrijd	zaterdag	09.00 17.00	elk weekend in voetbal-seizoen	max. 20 bij 6	
3, 6, 7, 8	voetbal	1.9-1.5	training	alle week-dagen	16.00 22.15		geen	



Figuur: Overzicht sportveld Hercules

Wedstrijd twee teams: Lw=94 dB(A)
Training één team: Lw= 91 dB(A)

Publiek
Lw=80+10*Log(n)
20 toeschouwers: Lw = 93 dB(A)
200 toeschouwers: Lw = 103 dB(A)

Scheidsrechtersfluit
Lw= 98.5 + 3*log(1+n) voor n>30
Lw= 73.0 + 20*log(1+n) voor n ≤ 30
20 toeschouwers: Lw = 99 dB(A)
200 toeschouwers: Lw = 105 dB(A)
gemiddeld 1 x fluiten per twee minuten; gedurende 1 seconde

[n=aantal toeschouwers]

Trainingstijden 2015-2016

TEAM	*Teamnaam*	*Training*
Dzon1	Dames zondag 1	Woensdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 6A,
zon1	Zondag 1	Dinsdag om 20.15 - 22.00 uur op veld 6Donderdag om 20.30 - 22.00 uur op veld 6
zon2	Zondag 2	Dinsdag om 20.30 - 22.00 uur op veld 8A,Donderdag om 20.30 - 22.00 op veld 3B
zon3	Zondag 3	Donderdag om 20.30 - 22.00 uur op veld 3A,
zon4	Zondag 4	Woensdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 8A,
zon5	Zondag 5	Dinsdag om 20.30 - 22.00 uur op veld 3A,
zon6	Zondag 6	Woensdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 8A,
zon7	Zondag 7	
zon8	Zondag 8	Donderdag om 20.15 - 22.00 uur op veld 7,
Dzat1	Dames zaterdag 1	Maandag om 21.00 - 22.15 uur op veld 3B,Woensdag om 20.30 - 21.45 uur op veld 6B,
Dzat2	Dames zaterdag 2	Woensdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 6B,
Dzat3	Dames zaterdag 3	Dinsdag om 20.00 - 21.15 uur op veld 7,
zat1	Zaterdag 1	Maandag om 21.00 - 22.15 uur op veld 6A,Woensdag om 20.30 - 21.45 uur op veld 6A,
zat2	Zaterdag 2	Woensdag om 20.30 - 22.00 uur op veld 8
zat3	Zaterdag 3	Woensdag om 20.30 - 22.00 uur op veld 8
zat4	Zaterdag 4	Woensdag om 21.00 - 22.15 uur op veld 7,
zat5	Zaterdag 5	Woensdag om 19.00 - 20.00 uur op veld 7,
zat6	Zaterdag 6	Maandag om 21.00 - 22.15 uur op veld 6B,
zat7	Zaterdag 7	Dinsdag om 21.15 - 22.15 uur op veld 3B,
zat8	Zaterdag 8	Dinsdag om 20.15 - 21.15 uur op veld 3B,
zat9	Zaterdag 9	Woensdag om 20.00 - 21.00 uur op veld 7,
vet	Veteranen zaterdag	Woensdag om 20.30 - 22.00 uur op veld 8

Jong Herc.	Jong Hercules	Vrijdag om 19.30 - 21.00 uur op veld 6
A1	A 1 junioren	Maandag om 18.00 - 19.00 uur op veld 6B,Dinsdag om 19.00 - 20.15 uur op veld 6A,Donderdag om 19.00 - 20.15 uur op veld 6A,
A2	A 2 junioren	Dinsdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 6B,Donderdag om 19.30 - 20.30 uur op veld 6B,
A3	A 3 junioren	Dinsdag om 20.00 - 21.15 uur op veld 8B
A4	A 4 junioren	Maandag om 19.00 - 20.00 uur op veld 6A
A5	A 5 junioren	Dinsdag om 20.00 - 21.15 uur op veld 8B,Vrijdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 6B,
A6	A 6 junioren	Donderdag om 17.45 - 18.45 bij Voorwaarts KleinVrijdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 6B,
B1	B1 junioren	Maandag om 21.00 - 22.00 uur op veld 3A ,Dinsdag om 16.45 - 18.00 uur op veld 8B,Donderdag om 19.15 - 20.15 uur op veld 3A,
B2	B2 junioren	Maandag om 19.00 - 20.00 uur op veld 6B,Dinsdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 3A,Donderdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 3B,
B3	B3 junioren	Maandag om 20.00 - 21.00 uur op veld 6B,Woensdag om 17.45 - 18.45 uur bij Voorwaarts klein,
B4	B4 junioren	Maandag om 17.30 - 18.30 uur bij Voorwaarts klein,Woensdag om 19.15 - 20.30 uur op veld 8B,
B5	B5 junioren	Woensdag om 19.00 - 20.00 uur op veld 3A,
B6	B6 junioren	Woensdag om 18.00 - 19.15 op veld 8B,Vrijdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 6A,
B7	B7 junioren	Woensdag om 17.00 - 18:00 uur op veld 3B,Vrijdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 6A,
C1	C1 junioren	Maandag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6B,Dinsdag om 16.15 - 17.30 uur op veld 8A,Donderdag om 16.15 - 17.30 uur op veld 6B,
C2	C2 junioren	Dinsdag om 19.00 - 20.00 uur op veld 8B,Donderdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 6A,
C3	C3 junioren	Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 3B,Donderdag om 18.30 - 19.30 uur op veld 6B,
C4	C4 junioren	Dinsdag om 17.30 - 18.30 uur op Voorwaarts Groot,Woensdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 8B,

C5	C5 junioren	Dinsdag om 18.15 - 19.15 uur op veld 6B,Vrijdag om 19.00 - 20.15 uur op veld 3B,
C6	C6 junioren	Woensdag om 18.15 - 19.15 uur op veld 6A,Vrijdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 6B,
C7	C7 junioren	Woensdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 6B,Vrijdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 6B,
C8	C8 junioren	Woensdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 6B,Vrijdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3B,
Co14	Co14	Maandag om 17.00 - 18.00 uur op veld 6B,Dinsdag om 17.00 - 18.15 uur op veld 6B,Donderdag om 17.30 - 18.30 uur op veld 6B,
D1	D1 pupillen	Maandag om 17.00 - 18.00 uur op veld 6A,Dinsdag om 17.30 - 18.45 uur op veld 8A,Donderdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 3B,
D2	D2 pupillen	Maandag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6A,Woensdag om 16.30 - 17.45 uur bij Voorwaarts klein,
D3	D3 pupillen	Dinsdag om 17.00 - 18.00 op veld 6A,Donderdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3A,
D4	D4 pupillen	Woensdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3A,Vrijdag om 19.00 - 20.15 op veld 3A,
D5	D5 pupillen	Woensdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 7,Vrijdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 8B,
D6	D6 pupillen	Woensdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3A,Vrijdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 6A,
D7	D7 pupillen	Woensdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6A,Vrijdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 6A,
D8	D8 pupillen	Dinsdag om 18.45 - 19.45 uur op veld 8A,Woensdag om 15.00 - 16.00 uur op veld 6A,
D9	D9 pupillen	Woensdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 8B,Vrijdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3B,
D012	Do12	Maandag om 18.00 - 19.00 uur op veld 6A,Dinsdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 3A,Donderdag om 18.00 - 19.15 uur op veld 3A,
E1	E1 pupillen	Maandag om 18.15 - 19.00 uur op veld 7,Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,Donderdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3B,

E2	E2 pupillen	Maandag om 18.15 - 19.00 uur op veld 7,Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6A,
E3	E3 pupillen	Maandag om 18.15 - 19.00 uur op veld 7,Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3A,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6A,
E4	E4 pupillen	Maandag om 17.30 - 18.15 uur op veld 7,Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 6A,Donderdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 6A,
E5	E5 pupillen	Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 8B,Woensdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 3A,
E6	E6 pupillen	Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 8B,Woensdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 3A,
E7	E7 pupillen	Dinsdag om 19.00 - 20.00 uur op veld 7,Woensdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3A,
E8	E8 pupillen	Dinsdag om 19.00 - 20.00 uur op veld 7,Woensdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3A,
E9	E9 pupillen	Woensdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,
E10	E10 pupillen	Woensdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,
E11	E11 pupillen	Woensdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,Vrijdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3B,
E12	E12 pupillen	Woensdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3B,
Eo10-1	Eo10-1	Maandag om 17.30 - 18.15 uur op veld 7,Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 6A,Donderdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 3A,
Eo10-2	Eo10-2	Maandag om 17.30 - 18.15 uur op veld 7,Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 6A,Donderdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3A,
E1js	Techniektraining selectiesteams E1js	Maandag om 17.30 - 18.15 uur op veld 7,
E2js	Techniektraining selectieteams E2js	Maandag om 18.15 - 19.00 uur op veld 7,
F1	F1 pupillen	Maandag om 16:45 - 17.30 uur op veld 7,Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3A,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3A,
F2	F2 pupillen	Maandag om 16:45 - 17.30 uur op veld 7,Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 7,Donderdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 3B,

F3	F3 pupillen	Maandag om 16.00 - 16:45 uur op veld 7,Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3A,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 3A,
F4	F4 pupillen	Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6A,Woensdag om 15.00 - 16.00 uur op veld 3A,
F5	F5 pupillen	Maandag om 16.00 - 16.45 uur op veld 7,Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 8B,Donderdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 7,
F6	F6 pupillen	Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6A,Woensdag om 15.00 - 16.00 uur op veld 3A,
F7	F7 pupillen	Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6B,Woensdag om 15.00 - 16.00 uur op veld 3B,
F8	F8 pupillen	Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6B,Woensdag om 15.00 - 16.00 uur op veld 3B,
F9	F9 pupillen	Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6B,Woensdag om 15.00 - 16.00 uur op veld 3B,
F1js	Techniektraining selectieteams F1js	Maandag om 16.00 - 16:45 uur op veld 7,
F2js	Techniektraining selectieteams F2js	Maandag om 16:45 - 17.30 uur op veld 7,
F1zo	F1zo	Maandag om 16.00 - 16:45 uur op veld 7,Dinsdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 3B,Vrijdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 6A,
F2zo	F2zo	Woensdag om 14.00 - 15.00 uur op veld 3B,
F3zo	F3zo	Woensdag om 14.00 - 15.00 uur op veld 3B,
F4zo	F4zo	Woensdag om 14.00 - 15.00 uur op veld 3B,
F5zo	F5zo	Woensdag om 14.00 - 15.00 uur op veld 3B,
MA1	Meisjes A1	Maandag om 20.00 - 21.00 uur op veld 6A,Woensdag om 19.00 - 20.00 uur op veld 3B,
MB1	Meisjes B1	Maandag om 20.00 - 21.00 uur op veld 6A,Woensdag om 18.00 - 19.00 uur op veld 3B,
MC1	Meisjes C1	Maandag om 16.30 - 17.30 uur bij Voorwaarts klein,Woensdag om 17.00 - 18.15 uur op veld 6A,
MC2	MC2	Dinsdag om 19.00 - 20.15 uur op veld 3B,Donderdag om 19.00 - 20.15 uur op veld 7,
MC3	MC3	Dinsdag om 19.00 - 20.15 uur op veld 3B,Woensdag om 19.00 - 20.00 uur op veld 3A,
MD1	Meisjes D1	Dinsdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 7,Donderdag om 17.00 - 18.00 uur op veld 7,
MD2	Meisjes D2	Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 7,Woensdag om 16.45 - 18.00 uur op veld 6B,
MD3	Meisjes D3	Dinsdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 7,Woensdag om 16.45 - 18.00 uur op veld 6B,
ME1	Meisjes E1	Woensdag om 15.30 - 16.45 uur op

		veld 6B,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 7,
ME2	Meisjes E2	Woensdag om 15.30 - 16.45 uur op veld 6B,Donderdag om 16.00 - 17.00 uur op veld 7,
MBT	MBT	Maandag om 19.00 - 19:45 uur op veld 7,Maandag om 19:45 - 20.30 uur op veld 7,Maandag om 20.30 - 21.15 uur op veld 7,Maandag om 21.15 - 22.00 uur op veld 7,
CL1	Champions League 1	Woensdag om 14.00 - 15.00 uur op veld 3A,
CL2	Champions League 2	Woensdag om 15.00 - 16.00 uur op veld 3A,
Keep A sel	Keepers A selectie	
Keep B sel	Keepers B selectie	Woensdag om 18.15 - 19.15 uur op veld 8A,
Keep C sel	Keepers C selectie	Woensdag om 17.45 - 18.15 uur op veld 8A,
Keep D sel	Keepers D selectie	Woensdag om 17.00 - 17.45 uur op veld 8A,
Keep AB	Keepers A en B	Vrijdag om 18:30 - 19:30 uur op veld 8A
Keep CD	Keepers C en D	Vrijdag om 17.30 - 18.15 uur op veld 8B
Keep E	Keepers E	Vrijdag om 16.30 - 17.15 uur op veld 8A
Keep F	Keepers F	Vrijdag om 16.30 - 17:00 uur op veld 8A,
keep S	Keepers senioren selectie	
Keep	Keep	Maandag om 19.00 - 20.00 uur op veld 6A,

Brongegevens in rekenmodel

Nr	Omschrijving	H	Cb_d	Cb_a	63	125	250	500	1K	2K	4K	8K
1	training team 1 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
2	training team 1 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
3	training team 1 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
4	training team 1 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
5	training team 2 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
6	training team 2 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
7	training team 2 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
8	training team 2 veld 6 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
9	training team 1 veld 7 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
10	training team 1 veld 7 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
11	training team 1 veld 7 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
12	training team 1 veld 7 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
13	training team 1 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
14	training team 1 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
15	training team 1 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
16	training team 1 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
17	training team 2 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
18	training team 2 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
19	training team 2 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
20	training team 2 veld 8 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
21	training team 1 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
22	training team 1 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
23	training team 1 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
24	training team 1 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
25	training team 2 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
26	training team 2 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
27	training team 2 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
28	training team 2 veld 3 (4 bronnen)	1.7	12	7.3	61	66	76	81	89	85	78	65
29	Wedstrijd veld 1 (2 bronnen)	1.7	7.2	--	64	69	79	84	92	88	81	68
30	Wedstrijd veld 1 (2 bronnen)	1.7	7.2	--	64	69	79	84	92	88	81	68
31	Wedstrijd veld 2 (2 bronnen)	1.7	6	--	64	69	79	84	92	88	81	68
32	Wedstrijd veld 2 (2 bronnen)	1.7	6	--	64	69	79	84	92	88	81	68
33	Wedstrijd veld 3 (2 bronnen)	1.7	6	--	64	69	79	84	92	88	81	68
34	Wedstrijd veld 3 (2 bronnen)	1.7	6	--	64	69	79	84	92	88	81	68
35	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
36	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
37	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
38	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
39	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
40	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
41	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
42	Wedstrijd veld 6 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
43	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
44	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68

Nr	Omschrijving	H	Cb_d	Cb_a	63	125	250	500	1K	2K	4K	8K
45	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
46	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
47	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
48	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
49	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
50	Wedstrijd veld 4 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
51	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
52	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
53	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
54	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
55	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
56	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
57	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
58	Wedstrijd veld 5 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	91	88	81	68
59	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
60	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
61	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
62	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
63	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
64	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
65	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
66	Wedstrijd veld 8 (8 bronnen)	1.7	12	--	64	69	79	84	92	88	81	68
67	Fluiten scheidsrechter veld 1 (4 bronnen)	1.7	29.8	--	39	59	92	101	102	96	84	77
68	Fluiten scheidsrechter veld 1 (4 bronnen)	1.7	29.8	--	39	59	92	101	102	96	84	77
69	Fluiten scheidsrechter veld 1 (4 bronnen)	1.7	29.8	--	39	59	92	101	102	96	84	77
70	Fluiten scheidsrechter veld 1 (4 bronnen)	1.7	29.8	--	39	59	92	101	102	96	84	77
71	Fluiten scheidsrechter veld 2 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
72	Fluiten scheidsrechter veld 2 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
73	Fluiten scheidsrechter veld 2 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
74	Fluiten scheidsrechter veld 2 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
75	Fluiten scheidsrechter veld 3 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
76	Fluiten scheidsrechter veld 3 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
77	Fluiten scheidsrechter veld 3 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
78	Fluiten scheidsrechter veld 3 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
79	Fluiten scheidsrechter veld 6 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
80	Fluiten scheidsrechter veld 6 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
81	Fluiten scheidsrechter veld 6 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
82	Fluiten scheidsrechter veld 6 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
83	Fluiten scheidsrechter veld 4 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
84	Fluiten scheidsrechter veld 4 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
85	Fluiten scheidsrechter veld 4 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
86	Fluiten scheidsrechter veld 4 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
87	Fluiten scheidsrechter veld 5 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
88	Fluiten scheidsrechter veld 5 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
89	Fluiten scheidsrechter veld 5 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
90	Fluiten scheidsrechter veld 5 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
91	Fluiten scheidsrechter veld 8 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78

Nr	Omschrijving	H	Cb_d	Cb_a	63	125	250	500	1K	2K	4K	8K
92	Fluiten scheidsrechter veld 8 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
93	Fluiten scheidsrechter veld 8 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
94	Fluiten scheidsrechter veld 8 (4 bronnen)	1.7	28.6	--	33	53	70	86	95	96	90	78
95	200 toeschouwers veld 1 (4 bronnen)	1.7	10.2	--	73	78	88	93	101	97	90	77
96	200 toeschouwers veld 1 (4 bronnen)	1.7	10.2	--	73	78	88	93	101	97	90	77
97	200 toeschouwers veld 1 (4 bronnen)	1.7	10.2	--	73	78	88	93	101	97	90	77
98	200 toeschouwers veld 1 (4 bronnen)	1.7	10.2	--	73	78	88	93	101	97	90	77
99	20 toeschouwers veld 6 (4 bronnen)	1.7	9	--	63	68	78	83	91	87	80	67
100	20 toeschouwers veld 6 (4 bronnen)	1.7	9	--	63	68	78	83	91	87	80	67
101	20 toeschouwers veld 6 (4 bronnen)	1.7	9	--	63	68	78	83	91	87	80	67
102	20 toeschouwers veld 6 (4 bronnen)	1.7	9	--	63	68	78	83	91	87	80	67
103	Luidspreker L1	5	13.8	--	80	86	91	92	94	94	92	80
104	Luidspreker L2	5	13.8	--	80	86	91	92	94	94	92	80

Gemeente Utrecht

Bijlage 2 Rekenresultaten

		Wedstrijd					Training			
Nr	H [m]	Dag	Avond	Nacht	Etmaal		Dag	Avond	Nacht	Etmaal
1	1,50	43,5	--	--	43,5		28,8	33,5	--	38,5
1	4,50	44,8	--	--	44,8		29,7	34,4	--	39,4
1	7,50	45,3	--	--	45,3		30,6	35,3	--	40,3
2	1,50	45,1	--	--	45,1		30,1	34,8	--	39,8
2	4,50	46,3	--	--	46,3		31,2	35,9	--	40,9
2	7,50	46,7	--	--	46,7		32,3	37,0	--	42,0
3	1,50	46,2	--	--	46,2		31,6	36,3	--	41,3
3	4,50	47,3	--	--	47,3		33,0	37,7	--	42,7
3	7,50	47,6	--	--	47,6		34,3	39,0	--	44,0
4	1,50	46,3	--	--	46,3		32,1	36,8	--	41,8
4	4,50	47,4	--	--	47,4		33,6	38,3	--	43,3
4	7,50	47,7	--	--	47,7		34,8	39,5	--	44,5
5	1,50	46,4	--	--	46,4		32,7	37,4	--	42,4
5	4,50	47,5	--	--	47,5		34,3	39,0	--	44,0
5	7,50	47,9	--	--	47,9		35,5	40,2	--	45,2
6	1,50	46,4	--	--	46,4		33,3	38,0	--	43,0
6	4,50	47,5	--	--	47,5		35,1	39,8	--	44,8
6	7,50	47,9	--	--	47,9		36,1	40,8	--	45,8
7	1,50	46,3	--	--	46,3		33,9	38,5	--	43,5
7	4,50	47,4	--	--	47,4		35,7	40,4	--	45,4
7	7,50	47,8	--	--	47,8		36,7	41,4	--	46,4
8	1,50	48,7	--	--	48,7		37,0	41,7	--	46,7
8	4,50	49,9	--	--	49,9		39,0	43,7	--	48,7
8	7,50	50,3	--	--	50,3		39,8	44,5	--	49,5
9	1,50	45,9	--	--	45,9		35,1	39,8	--	44,8
9	4,50	47,2	--	--	47,2		37,1	41,8	--	46,8
9	7,50	47,6	--	--	47,6		37,8	42,5	--	47,5
10	1,50	45,6	--	--	45,6		35,6	40,3	--	45,3
10	4,50	47,0	--	--	47,0		37,6	42,3	--	47,3
10	7,50	47,5	--	--	47,5		38,4	43,1	--	48,1
11	1,50	45,3	--	--	45,3		36,3	41,0	--	46,0
11	4,50	46,8	--	--	46,8		38,2	42,9	--	47,9
11	7,50	47,3	--	--	47,3		38,9	43,6	--	48,6
12	1,50	45,0	--	--	45,0		36,8	41,5	--	46,5
12	4,50	46,6	--	--	46,6		38,8	43,5	--	48,5
12	7,50	47,2	--	--	47,2		39,4	44,0	--	49,0
13	1,50	44,9	--	--	44,9		37,3	42,0	--	47,0
13	4,50	46,5	--	--	46,5		39,2	43,9	--	48,9
13	7,50	47,1	--	--	47,1		39,7	44,4	--	49,4
14	1,50	44,9	--	--	44,9		37,7	42,4	--	47,4
14	4,50	46,6	--	--	46,6		39,6	44,3	--	49,3
14	7,50	47,2	--	--	47,2		40,0	44,7	--	49,7
15	1,50	44,9	--	--	44,9		38,0	42,7	--	47,7
15	4,50	46,6	--	--	46,6		39,9	44,6	--	49,6

		Wedstrijd					Training			
Nr	**H [m]**	**Dag**	**Avond**	**Nacht**	**Etmaal**		**Dag**	**Avond**	**Nacht**	**Etmaal**
15	7,50	47,2	--	--	47,2		40,4	45,0	--	50,0
16	1,50	44,9	--	--	44,9		38,2	42,9	--	47,9
16	4,50	46,6	--	--	46,6		40,1	44,9	--	49,9
16	7,50	47,2	--	--	47,2		40,6	45,3	--	50,3
17	1,50	44,9	--	--	44,9		38,5	43,2	--	48,2
17	4,50	46,6	--	--	46,6		40,4	45,1	--	50,1
17	7,50	47,3	--	--	47,3		40,9	45,6	--	50,6
18	1,50	44,9	--	--	44,9		38,5	43,2	--	48,2
18	4,50	46,5	--	--	46,5		40,5	45,2	--	50,2
18	7,50	47,2	--	--	47,2		41,0	45,7	--	50,7
19	1,50	44,9	--	--	44,9		39,1	43,8	--	48,8
19	4,50	46,5	--	--	46,5		41,0	45,7	--	50,7
19	7,50	47,3	--	--	47,3		41,5	46,2	--	51,2
20	1,50	46,4	--	--	46,4		41,5	46,2	--	51,2
20	4,50	47,8	--	--	47,8		43,4	48,1	--	53,1
20	7,50	48,6	--	--	48,6		44,1	48,9	--	53,9

Gemeente Utrecht

Bijlage 3 Meetresultaten

R	65	m	T tot	3.25	uur
Hb	1.7	m	**Cb avond**	**0.9**	**dB**
Ho	5	m			
10*(Hb+Ho)	67	m			
Cm	**0**	**dB**			

Meting d.d. 30 september 2015

		31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	AP	T[min]
1	LAeq	20.3	32.2	38.4	42.1	47.3	52.3	46.6	37.5	23.5	54.8	30
	L95	17.1	28.1	33.7	39.2	44.4	49.2	43.1	30.0	14.0	52.0	
		17.5	30.1	36.6	39.0	44.2	49.4	44.0	36.6	23.0	51.9	
2	LAeq	20.2	31.6	37.3	42.8	47.4	53.1	47.0	37.9	23.4	55.3	30
	L95	16.5	27.4	33.2	39.0	44.2	49.1	42.9	30.3	14.3	51.9	
		17.8	29.5	35.2	40.5	44.6	50.9	44.9	37.1	22.8	53.1	
3	LAeq	18.9	30.9	38.1	41.9	48.8	53.7	48.0	39.0	26.3	56.1	30
	L95	15.6	27.0	33.5	39.1	44.3	49.0	43.0	30.8	14.6	51.9	
		16.2	28.6	36.3	38.7	46.9	51.9	46.3	38.3	26.0	54.3	
	LAeq											
	gem	53.2										
	L95 gem	51.9										
	LArlt	**52.3**										

Meting d.d. 29 oktober 2015

		31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	AP	T[min]
4	LAeq	18.9	30.0	35.7	39.2	46.9	51.0	45.6	36.7	22.9	53.6	35.0
	L95	15.0	25.3	29.8	35.9	40.5	44.7	39.4	27.2	12.8	47.9	
		16.6	28.2	34.4	36.5	45.8	49.8	44.4	36.2	22.5	52.4	
	LAeq	52.4										
	L95	47.9										
	LArlt	**51.5**										

Bijlage 2 Externe veiligheid

Archimedeslaan 6
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

VERZONDEN 14 SEP. 2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15 SEP 2015
15.010563

Gemeente Utrecht
T.a.v. mevrouw A.M. Cox
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

Datum	31 augustus 2015	Contactpersoon	J. van Berkel
Zaakkenmerk	Z/15/072424	Telefoonnummer	030-702 3184
Briefnummer	453463	E-mailadres	j.vanberkel@rudutrecht.nl
Uw nummer		Pagina	1 van 5
Onderwerp	Externe veiligheid BP Veemarkt (1e herziening)		

Geachte mevrouw Cox,

Op uw verzoek adviseer ik u hierbij over externe veiligheids aspecten met betrekking tot het bestemmingsplan Veemarkt (1e herziening).

Voor dit advies ben ik uitgegaan van de volgende documenten:
- Concept verbeelding van het plan (NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT1EHERZ-ON01). Op 19-8 per e-mail ontvangen van Peter Meijer.
- Concept tekst Toelichting van het plan. Op 19-8 per e-mail ontvangen van Peter Meijer.
- Concept Regels van het plan. Op 19-8 per e-mail ontvangen van Peter Meijer.

Mijn advies heb ik ingedeeld in een drietal onderdelen: deeladviezen van procedurele aard, van algemene aard en van inhoudelijke aard.

Procedureel

Advies 1
De ontwerpbeschikking ter advies voorleggen aan het hoofdkantoor van de Veiligheids Regio Utrecht (Archimedeslaan 6). Deze verplichting is opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Algemeen

Advies 2
De tekst in bijlage A bij deze brief gebruiken ten behoeve van een paragraaf over lokaal beleid, in de toelichting van het bestemmingsplan.

Advies 3
De tekst in bijlage B bij deze brief gebruiken als hoofdtekst voor een EV paragraaf in de toelichting bij het bestemmingsplan.

Advies 4
Aan het bestemmingsplanplan moet (in het bijlagenboek) de volgende rapportage worden toegevoegd:
- Rapportage van de RUD Utrecht: "Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) - Bestemmingsplan Veemarkt (1e herziening)"

Transportassen

Advies 5
Op de verbeelding een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter opnemen langs de A27. De 30 meter geldt vanaf de buitenste kantstreep van het snelwegtracé van de A27, en niet van de afrit.
Volgens artikel 10 van het Bevt geldt binnen zo'n PAG een verantwoordingsplicht indien bebouwing mogelijk wordt gemaakt. Bovendien moet dan worden voldaan aan eisen uit het Bouwbesluit.

Advies 6
In een voorschrift van de planregels opnemen dat binnen het PAG geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn toegestaan. Dit advies is afgestemd met Peter Meijer van de sector REO.
Ter illustratie wordt verwezen naar de algemene aanduidingsregels (artikel 40) van het ontwerp bestemmingsplan "Actualisering 2015, Oog in Al en Lunetten". In artikel 40.4 zijn regels opgenomen voor de aanduiding "Veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied". De redactie van die tekst kan worden gebruikt voor het plan Veemarkt (1e herziening).

Voor eventuele opmerkingen of vragen kunt u contact opnemen met de heer J. van Berkel.

Met vriendelijke groet,

Ing. S.M.M. Borgers
Directeur RUD Utrecht

Bijlage:
- Rapportage van de RUD Utrecht: "Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) - Bestemmingsplan Veemarklt (1e herziening)"

Bijlage A (op te nemen tekst in de toelichting)

Nota externe veiligheid

Uitgangspunt is dat de stad in ontwikkeling is en daarvoor ruimte nodig heeft. Deze nota gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht over de beheersing van risico's als gevolg van inrichtingen die met gevaarlijke stoffen werken en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente Utrecht kiest er daarbij voor om niet wezenlijk af te wijken van de veiligheidseisen die vermeld staan in de risiconormering van de Rijksoverheid. Wel spreekt de gemeente Utrecht zich nadrukkelijk uit over de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Utrecht respecteert zowel die richtwaarde als die oriëntatiewaarde en zal slechts in bijzondere gevallen afwijken van deze waarden.
De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt, of een risico-ontvanger, zoals een woning, wordt gebouwd.
Daarnaast wordt in deze nota aangegeven op welke wijze Utrecht de veiligheidsrisico's wil beheersen die zij kan beheersen.

Conclusie voor bestemmingsplan
Aan de ambities ten aanzien van de richtwaarde en de oriëntatiewaarde wordt in het plan voldaan. De beleidskeuzes uit de nota geven geen beperkingen voor het plangebied.

Bijlage B (op te nemen tekst in de toelichting)

1 Externe veiligheid

1.1 Kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

1.2 Plansituatie

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water. Grenzend aan het plangebied bevindt zich de A27. Deze weg is daarmee relevant voor het plangebied. De nieuwbouwlocaties (woningen) bevinden zich allen op meer dan 200 meter van de A27. Andere Basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan een kilometer) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.
3. Bedrijven die vallen onder het Bevi. In het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied.

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water).
Voor uitgebreidere achtergrondinformatie wordt verwezen naar de bijlage met de rapportage van de RUD Utrecht: "Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) – Bestemmingsplan Veemarkt (1e herziening)".

Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen
Het risico bij transportassen wordt veroorzaakt door de mogelijkheid van beschadiging van een transportmiddel (b.v. tankwagen) als gevolg van een ongeval, bijvoorbeeld een aanrijding en/of door brand. Hierdoor kan een deel of de gehele lading vrijkomen. De meest relevante stoffen zijn vloeibare gassen (b.v. LPG), brandbare vloeistoffen (b.v. benzine) en giftige stoffen. Bij een ongeval met vloeibaar gas kan dat gas vrijkomen en ontbranden met het mogelijk ontploffen van een tankwagen tot gevolg. Een ongeval met brandbare vloeistof zal leiden tot een grote brand met veel hittestraling. Een ongeval met giftige stoffen zal vaak leiden tot de vorming van een giftige gaswolk.
Vanwege de risico's is een toets uitgevoerd aan risiconormen volgens de uitgangspunten van het Basisnet. Dit Basisnet is per 1 april 2015 wettelijk verankerd door middel van aanpassing van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het nieuwe Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het Bevt beschrijft de afstanden tussen transportroutes en (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen. Dit zijn alle plaatsen waar zich regelmatig personen bevinden m.u.v. verkeersdeelnemers. De getoetste normen hebben betrekking op het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Transport van gevaarlijke stoffen over de A27
Voor de A27, ter hoogte van het plangebied, bestaat volgens het Basisnet geen PR=10^{-6} contour.

Wel bestaat er volgens de uitgangspunten van het Basisnet een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG heeft uitsluitend een overlap met de bestemming Groen. In de planregels is een verbod opgenomen voor bebouwing binnen het PAG. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden uit het Besluit externe veiligheid transportroutes.
Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. De hoogte van het groepsrisico is het resultaat van een langdurig afwegingsproces tot het optimaliseren van de externe veiligheid rond het totale Nederlandse wegennet, hetgeen heeft geleid tot het Basisnet. Bij dit proces waren gemeente, wegbeheerder en ministerie betrokken en is een optimum gezocht voor groeimogelijkheden van het vervoer en het behoud van ontwikkelmogelijkheden voor de gemeente.
Gelet op het voorgaande wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.
Het wegvervoer van gevaarlijke stoffen legt geen beperkingen op aan het bestemmingsplan.

De onderbouwing van de conclusies zijn weergegeven in de bijlage:
- Rapportage van de RUD Utrecht: "Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR) – Veemarkt (1e herziening)"

Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR)

Bestemmingsplan Veemarkt (1e herziening)

Auteur : J. van Berkel
Datum : 26 augustus 2015

RUD Utrecht
Archimedeslaan 6 | 3584 BA Utrecht | Postbus 85242 | 3508 AE Utrecht
Telefoon (030) 258 2000
www.rudutrecht.nl

Inhoud

1. Inventarisatie plangebied 3

2. Wettelijk kader 3

3. Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water 4

3.1. Basisnet 4

3.2. Vervoer over de A27 4

1. Inventarisatie plangebied

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water. Grenzend aan het plangebied bevindt zich de A27. Deze weg is daarmee relevant voor het plangebied. De nieuwbouwlocaties (woningen) bevinden zich allen op meer dan 200 meter van de A27. Andere Basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan een kilometer) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.
3. Bedrijven die vallen onder het Bevi. In het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied.

2. Wettelijk kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water).

Het Bevt geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens een extra afstandsbepaling, het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied. Voor dit plasbrandaandachtsgebied geldt een motivatieplicht indien bebouwing gewenst is. Indien nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd moet deze aan extra brandveiligheidseisen volgens het Bouwbesluit voldoen.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is indien een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10^{-6}) voor nieuwe situaties als acceptabel. Vertaald naar het bestemmingsplan (in dit geval de plankaart) kan het PR=10^{-6} worden weergegeven als een contour (10^{-6} - contour). Rondom een bedrijf is dat vaak een cirkel, langs een transportas zijn dat min of meer parallelle lijnen aan beide zijden. Alle punten op de cirkel of lijnen vertegenwoordigen een plaatsgebonden risico van één op de miljoen jaar. Het plaatsgebonden risico vertegenwoordigt dus een afstandsnorm. Voor de afstand tussen de risicoveroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is. Binnen de 10^{-6} - contour mogen geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden bestemd of gebouwd. Voor bestaande situaties gelden overgangsregels.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen ten gevolge van een calamiteit.
Het Bevt verplicht ertoe dat bij besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen. Volgens het Bevt moet het groepsrisico bepaald worden binnen het invloedsgebied, hetgeen bepaald wordt door de afstand waarbij voor 1 % van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt bij het grootst mogelijke ongeval, de zogenaamde 1% letaliteit contour. Ook hier verschilt de grootte per transportas.
Er zijn twee manieren om het groepsrisico te verlagen. Het is mogelijk maatregelen te nemen bij de risicoveroorzakende activiteit of het is mogelijk maatregelen te nemen in de omgeving daarvan. De mogelijkheid om maatregelen te nemen bij transportroutes over weg, spoor en water zijn op lokaal niveau niet of nauwelijks aanwezig; gemeenten kunnen bijvoorbeeld niet sturen op aantallen vervoersbewegingen.

3. Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water

Het risico bij transportassen wordt veroorzaakt door de mogelijkheid van beschadiging van een transportmiddel (b.v. een tankwagen) als gevolg van een ongeval, bijvoorbeeld een aanrijding en/of door brand. Hierdoor kan een deel of de gehele lading vrijkomen. De meest relevante stoffen zijn vloeibare gassen (b.v. LPG), brandbare vloeistoffen (b.v. benzine) en giftige stoffen. Bij een ongeval met vloeibaar gas kan dat gas vrijkomen en ontbranden met het mogelijk ontploffen van een tankwagen tot gevolg. Een ongeval met brandbare vloeistof zal leiden tot een grote brand met veel hittestraling. Een ongeval met giftige stoffen zal vaak leiden tot de vorming van een giftige gaswolk.

3.1. Basisnet

Landelijk is een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en vaarwegen ontwikkeld. Het Basisnet geeft zekerheid over de te verwachten transportfrequenties en de daarbij behorende zonering. De uitgangspunten van het Basisnet, waaronder de transportfrequenties waarmee gemeenten bij risicoanalyses dienen te rekenen, zijn wettelijk verankerd door middel van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling basisnet. Het Bevt beschrijft de afstanden tussen transportroutes en (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen. Dit zijn alle plaatsen waar zich regelmatig personen bevinden m.u.v. verkeersdeelnemers. De transportfrequenties, opgenomen in de Regeling basisnet, corresponderen met de maximale gebruiksruimte voor het vervoer. Voor de berekening van de risico's ten behoeve van dit plan is gerekend met de Basisnet uitgangspunten uit de Regeling basisnet.
De getoetste normen hebben betrekking op het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

3.2. Vervoer over de A27

Omgeving van de A27
Het plangebied ligt ten westen van de A27 en grenst aan de A27. Ten noorden van het plangebied en ten westen van de A27 bevindt zich de woonwijk Voordorp. Ten zuiden, ook westelijk van de A27, bevindt zich een park met een sportterrein en enkele losstaande gebouwen van een manege en een bedrijfslocatie. Het gebied ten oosten van de A27 is agrarisch van aard en nagenoeg onbebouwd.

Uitgangspunten van het Basisnet
De uitgangspunten van het Basisnet worden onder andere bepaald door de transportfrequenties. Deze bedragen voor het aan het plangebied grenzende trajectdeel van de A27: 4000 voertuigen met brandbare gassen (LPG, propaan) per jaar.
Over de A27 worden ook andere gevaarlijke stoffen vervoerd (brandbare vloeistoffen zoals benzine, toxische vloeistoffen zoals acrylnitril), maar van alle gevaarlijke stoffen zijn de brandbare gassen maatgevend voor het groepsrisico.
De transportfrequenties en nog enkele andere uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage I (tabel basisnet weg) van de Regeling basisnet.

Toetsing plaatsgebonden risico
Op basis van de uitgangspunten van het Basisnet is er rond dit deel van de A27 geen PR=10^{-6} contour aanwezig. Er hoeft daarom geen toets plaats te vinden naar de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten. Wel bestaat er voor het genoemde wegdeel een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter, gerekend vanaf de rand (= buitenste kantstreep) van de weg. Op grond van het Bevt geldt een verantwoordingsplicht indien binnen deze zone (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt. In de planregels is opgenomen dat binnen de PAG-zone geen (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd mogen worden.

Verantwoording groepsrisico
Volgens het Bevt moet een zogenaamde verantwoording van het groepsrisico worden uitgevoerd. Indien echter kan worden aangetoond dat het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 x de oriëntatiewaarde, dan kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Ten behoeve van het bestemmingsplan Veemarkt is in 2011 een berekening uitgevoerd van het groepsrisico. Bij die berekening bedroeg het groepsrisico 0,035 x de oriëntatiewaarde. Deze berekening is weliswaar gedateerd, maar gezien de ligging van die lage waarde ten opzichte van de waarde 0,1 x de oriëntatiewaarde kan worden aangenomen dat het groepsrisico ook nu niet hoger zal zijn dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Deze aanname wordt bevestigd door de 'Handleiding Risicoanalyse Transport (HART)'. Volgens deze handleiding zal de waarde van 0,1 x de oriëntatiewaarde niet gehaald worden. Volgens tabel 3 van de bijlagen bij de HART zal er zelfs bij een personendichtheid van 400 per ha (éénzijdige bebouwing) nog geen overschrijding van die waarde plaatsvinden. Die dichtheid wordt niet gehaald binnen het plangebied. Er kan dus worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een beperkte verantwoording houdt in dat wordt ingegaan op:
- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op een transportroute.
- De mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

Maatregelen m.b.t. voorbereiding van bestrijding en beperken omvang van zwaar ongeval
De volgende locatiespecifieke voorwaarden bepalen of een (dreigend) zwaar ongeval goed bestreden kan worden of zelfs voorkomen:
1. Bluswatercapaciteit. De totale bluswatercapaciteit wordt voor de bestrijding van een (dreigend) zwaar ongeval op de A27 als voldoende beschouwd.
2. Inzettijd. Inzettijd van de brandweer is goed. Het plangebied wordt bediend door de zeer nabij gelegen brandweerpost aan de Sartreweg. Tevens kan een snelle inzet plaatsvinden vanuit de brandweerposten aan de Helling en Vlampijpstraat.
3. Bereikbaarheid. Het gaat om een snelweg met veel rijstroken. De bereikbaarheid op de snelweg is geen probleem. Ook de locaties langs de snelweg in het plangebied zijn, vanwege de ruime infrastructuur allen goed bereikbaar.

Mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen bij een "dreigend" zwaar ongeval
Naast het beschouwen van de mogelijkheden m.b.t. voorbereiding van bestrijding en beperken omvang van zwaar ongeval, is het gebruikelijk om de zelfredzaamheid van personen in de omgeving te verantwoorden.
- Vluchtmogelijkheden vanaf de planlocatie. Bij een dreigende calamiteit moeten personen in het plangebied in staat zijn om snel van de bedreigde plek weg te kunnen komen. Hiervoor is het nodig dat er in voldoende richtingen straten en wegen zijn waarlangs men kan vluchten. Deze mogelijkheden zijn in voldoende mate in het plangebied aanwezig vanwege de ruime infrastructuur. Overigens is de afstand tot de snelweg op de meeste plaatsen al vrij groot. De sportvelden bevinden zich weliswaar op vrij korte afstand, maar de meeste mensen bevinden zich buiten en zijn goed zelfredzaam. De woonbebouwing bevindt zich op meer dan 200 meter en is goed, en in de goede richting, ontsloten naar de Sartreweg.
- Zelfredzaamheid. Gelet op het karakter van het plangebied kan ervan worden uitgegaan dat de meeste mensen een goede gezondheid hebben en mobiel zijn. Dit betekent dat personen zich bij een eventuele dreigende situatie op eigen kracht goed in veiligheid kunnen brengen.

Conclusies
Voor de A27, ter hoogte van het plangebied, bestaat volgens het Basisnet geen PR=10^{-6} contour.
Wel bestaat er volgens de uitgangspunten van het Basisnet een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG heeft uitsluitend een overlap met de bestemming Groen. In de planregels is een verbod opgenomen voor bebouwing binnen het PAG. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden uit het Besluit externe veiligheid transportroutes.
Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. De hoogte van het groepsrisico is het resultaat van een langdurig afwegingsproces tot het optimaliseren van de externe veiligheid rond het totale Nederlandse wegennet, hetgeen heeft geleid tot het Basisnet. Bij dit proces waren gemeente, wegbeheerder en ministerie betrokken en is een optimum gezocht voor groeimogelijkheden van het vervoer en het behoud van ontwikkelmogelijkheden voor de gemeente.
Gelet op het voorgaande wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.
Het wegvervoer van gevaarlijke stoffen legt geen beperkingen op aan het bestemmingsplan.

Bijlage 3 Waterparagraaf

Stadswerken

Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 46 97 **Fax** 030 - 286 46 88
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Interne mededeling

Aan	Peter Meijer	**Datum**	2 december 2015
		Van	Stephan de Bruin
Onderwerp	Actualisatie WP Veemarkt	**Doorkiesnummer**	030-2863739
		E-mail	s.de.bruin@utrecht.nl

Aanleiding

Door een ruimtelijk plan kunnen de belangen èn het functioneren van het watersysteem en de waterketen onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van watergerelateerd beleid en beheer door ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig, expliciet en evenwichtig te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten. Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

Deze waterparagraaf is opgesteld voor het te herziene bestemmingsplan van de wijk Veemarkt ten noordoosten van de gemeente Utrecht. Door het bedrijfsonderdeel Ruimtelijke en Economische ontwikkeling (REO) wordt een eerste herziening opgesteld om de bestaande situatie vast te leggen. Deze waterparagraaf beschrijft de bestaande waterhuishouding en riolering van dit deelgebied.

Beleidskader

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019 [1];
- Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur [2].

[1] De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.
Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

[2] Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

Betrokken partijen

In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

Aanvrager:	Gemeente Utrecht, Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling - Gebiedsontwikkeling
Opsteller:	Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stadsingenieurs
Toetser:	Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater)
	Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stedelijk Beheer (beheerder riolering, oppervlaktewater)

Plangebied

Het plangebied 'Veemarkt' bevindt zich ten noordoosten van de kern Utrecht en wordt aan de westzijde globaal begrensd door het AMEV-kanaal en het volkstuincomplex ATV Stadion, aan de noordzijde door de watergang langs de H. Bourguibastraat en Voordorp Noord, aan de oostzijde door de afrit van de A27 en aan de zuidzijde door de middenberm van de Biltse Rading. In figuur 1 zijn de contouren van het plangebied weergegeven.

Eerdere planvorming

2009 - Programma van Eisen

In oktober 2009 heeft IBU Stadsingenieurs (nu Stadsingenieurs, SI) een 'Programma van Eisen water en riolering Veemarktterrein' opgesteld (IBU, datum 29-10-2009). Hierin is betreffende de omgang met de waterstromen een globaal kader met randvoorwaarden en uitgangspunten gegeven. Bij dit document is ook het 'Beleid en voorwaarden voor (her)inrichting van het watersysteem bij ruimtelijke ontwikkelingen' (HDSR, versie 2007) en het 'Programma van Eisen Voordorp Zuid, voormalig Veemarktterrein Utrecht' (HDSR, d.d. 12-10-2009) van toepassing verklaard.

2010 - Waterparagraaf

In februari 2010 is door IBU Stadsingenieurs (nu Stadsingenieurs, SI) op verzoek van Stadsontwikkeling (nu Ruimtelijke en Economische ontwikkelingen, REO) in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan Veemarkt een globale waterparagraaf opgesteld. In september is deze versie vervolgens aangepast (kenmerk 402.34110, datum 07-09-2010) en voorgelegd aan het HDSR. In deze waterparagraaf is de huidige (toenmalige) en toekomstige (huidige) situatie ten aanzien van het grond- en oppervlaktewater en riolering, de gewenste omgang met de waterstromen beschreven en is de wateropgave globaal ingeschat. Tevens zijn de globale eisen van het HDSR er in opgenomen. In augustus 2010 heeft het HDSR vervolgens een positief wateradvies afgegeven (kenmerk DOCS-#323573-v1, datum 29-08-2010).

2010 - Stedenbouwkundig Programma van Eisen

In december 2010 zijn de aspecten uit de waterparagraaf verwerkt in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Doordat de uitbreiding van het sportcomplex (Veemarkt – sport) vóór het grootschalig bouwrijpmaken van het Veemarktterrein (Veemarkt – wonen) moest plaatsvinden, is de Voorveldsesingel met de aanleg van het sportveld gedempt en verlegd.

2011 - Waterhuishoudkundig plan

In juli 2011 is op basis van een Plan van Aanpak een definitief waterhuishoudkundig plan opgesteld voor zowel de ontwikkeling van het terrein Veemarkt als de uitbreiding van sportpark USV Hercules (IBU, datum 27-07-2011). Hierin worden eerst de kenmerken van het huidige en toekomstige watersysteem met de specifieke objecten beschreven. Vervolgens worden de Knelpunten en maatregelen inzichtelijk gemaakt middels de resultaten van een waterbalans / peilberekening om tenslotte varianten van het toekomstig systeem voor de inzameling, het transport en de verwerking van hemelwater voor het plangebied inclusief een voorkeursvariant gepresenteerd.

figuur 1 - plangebied Veemarkt (bron: GU - REO)

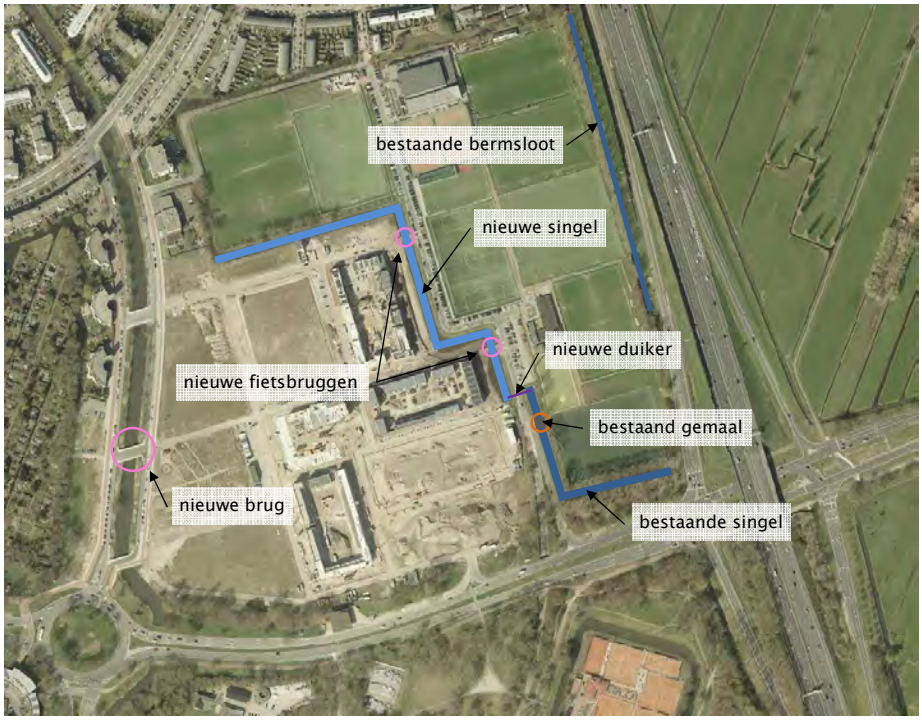
Waterhuishouding

Waterstructuur

Het watersysteem in het plangebied is als gevolg van de ontwikkeling van Sportpark Voordorp en het Veemarktterrein grootschalig gewijzigd. Figuur 2 en 3 toont de situatie in respectievelijk 2011 en 2015.



figuur 2 -situatie Veemarkt 2011 (bron: stroomlijn, luchtfoto 2011)



figuur 3 -situatie Veemarkt 2015 (bron: stroomlijn, luchtfoto 2015)

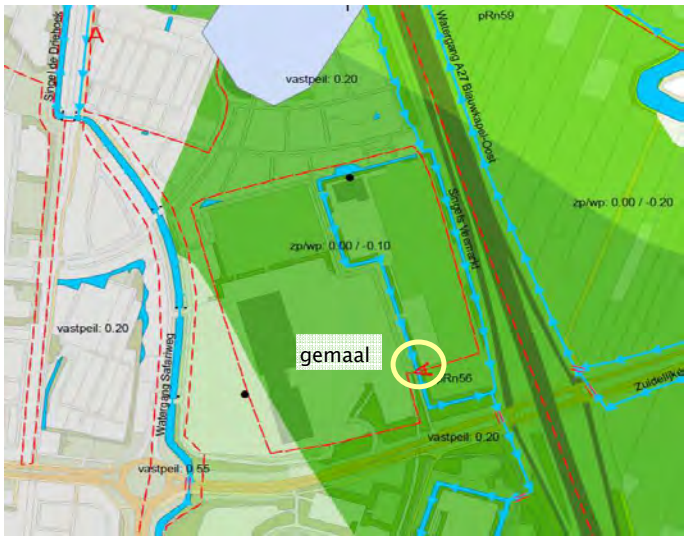
De voormalige watergang 'Voorveldsesingel' langs de Voorveldselaan is in 2012/2013 ten behoeve van het extra sportveld en de extra parkeerplaatsen verlegd: een deel is gedempt en aansluitend is langs de noordelijke en oostelijke rand van de nieuwbouwwijk Veemarkt is een nieuw singel gegraven.
Vervolgens is het braakliggend terrein van de afgebroken Veemarkthallen bouwrijpgemaakt ten behoeve van de ontwikkeling van de woonwijk. Vanwege deze functiewijzing diende de waterhuishouding te worden geoptimaliseerd. Naast de rioleringswerkzaamheden is het maaiveld opgehoogd en de ontwatering van het terrein verbeterd (extra drainagesleuven/ zandcunetten). Op dit moment, januari 2016, is het Veemarktterrein nog volop in ontwikkeling.

Peilgebied

Vóór 2013 was de Voorveldsesingel en de watergang langs de H. Bourguibastraat onderdeel van een apart bemalingsgebied, het zomerpeil bedroeg NAP 0.00 m en het winterpeil NAP -0.10 m. In 2013 is dit peilgebied in het kader van het Ontwerppeilbesluit Utrecht-Maarssenbroek 2013 (deel "Overvecht-Zuid, Tuindorp en Voordorp", kenmerk 518810) opgeheven en betrokken bij peilgebied Voorveldsepolder. Om wateroverlast voor de bestaande bebouwing te voorkomen, zijn destijds peilbuizen geplaatst om het effect van de peilverhoging op het freatisch grondwaterregime in de nabije omgeving te monitoren [3].
Hieruit bleek dat er geen directe relatie was tussen het waterpeil en de grondwaterstand, naar verwachting als gevolg van storende lagen in de ondergrond (klei/veen). Met het opheffen van het aparte bemalings-gebied heeft het huidige opvoergemaal langs de Voorveldsesingel geen structureel actieve functie meer [4].

[3] Toelichting peilbesluit
"De gemeente heeft samen met het waterschap onderzocht middels een proef (peilverhoging) gemonitord of er negatieve effecten voor de ontwatering van de sportvelden zijn bij het opzetten van het peil. Deze peilverhoging is niet noemenswaardig terug te vinden in de grondwaterstanden ter plaatse. De wens is om opheffing van het peilgebied te implementeren, het watersysteem verder te optimaliseren (o.a. de watersystemen te verbinden) en het gemaal als doorspoelvoorziening te handhaven (T4)."

[4] Actiepunt T4: actualisatie watersysteem Veemarktterrein
"Naar aanleiding van de herinrichting wordt het watersysteem geoptimaliseerd. Aan de hand van de resultaten van de proef waarbij tijdelijk het peil met succes is uitgeprobeerd wordt opheffing van het peilgebied geïmplementeerd. Bij de optimalisatie van het watersysteem worden de watersystemen verbonden, het peil aangepast en het gemaal als doorspoelvoorziening te gehandhaafd. In het ontwerp vindt peilaanpassing plaats van zomer- en winterpeil naar vast peil van NAP +0,2 m (stijging van 15 cm)."



figuur 4 -situatie Veemarkt 2013 met voormalig peilgebied NAP 0.00/-0.10 m (bron: HDSR)

Het plangebied is sinds het Peilbesluit Utrecht-Maarssenbroek uit 2013 onderdeel van peilgebied Voordorp-Voorveldsepolder (OVT_005, vast peil **NAP +0.20 m**). Tot dit peilgebied behoort ook de bermsloot grenzend aan de A27 ten oosten van de sportvelden. Aan de westkant van het veemarktterrein, langs de Sartreweg, bevindt zich het AMEV-kanaal. Dit betreft een primaire watergang dat onderdeel is van het peilgebied Utrecht Centrum (streefpeil NAP +0.60 m).

Beheer

Het watersysteem van het plangebied ligt in het beheergebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Figuur 5 weergeeft een uitsnede van de digitale legger 2012 van het HDSR van het oppervlaktewatersysteem. De watergangen met een blauwe arcering (AMEV-kanaal, Voorveldsesingel en bermsloot A27) betreffen primaire watergangen, HDSR is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het natte profiel en voor de kwaliteit van dit water (functioneren, kwaliteit en kwantiteit). De watergangen met een groene arcering zijn tertiaire watergangen en zijn van belang voor de afwatering en ontwatering van het gebied. De gemeente Utrecht is belast met het reguliere beheer en onderhoud ervan.

In 2012 was het voornemen dat het HDSR ook de watergang langs de H. Bourguibastraat als primair zou bestemmen en in beheer en onderhoud zou nemen. Het is echter onbekend of dit reeds geregeld en overgedragen is.



figuur 5 - uitsnede digitale legger 2012 HDSR oppervlaktewatersysteem (bron: HDSR, luchtfoto uit 2010)

Beschermingszone

De status van watergangen is van belang voor de breedte van de beschermingszone: een aan een waterstaatswerk grenzende zone -die als zodanig in de legger [3] is opgenomen- waarin ter bescherming van dat waterstaatswerk voorschriften krachtens de keur van toepassing zijn. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd.

De breedte van de beschermingszone aan weerszijden van oppervlaktewater is vastgelegd in de legger van het HDSR en bedraagt voor primaire watergangen 5 m en voor tertiaire watergangen 2 m vanuit de insteek. Deze beschermingszone dient als zodanig in het bestemmingsplan te zijn verankerd.

[5] Een legger is een verzameling kaarten waarin de afmetingen van elke watergang en elke kade en dijk precies zijn vastgelegd. Tegenwoordig gebeurt dit digitaal met Geografische Informatie Systemen. In de Keur en de leggers is tevens vastgelegd wie voor een watergang of -kering onderhoudsplichtig is en welke voorwaarden van toepassing zijn. Het waterschap controleert of aan deze verplichtingen is voldaan.

Waterkeringen

In het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet kent één watervergunning.

Niet elke activiteit in het watersysteem is vergunningsplichtig. Vaak is voor minder ingrijpende activiteiten een melding voldoende, maar de melder moet wel voldoen aan algemene regels zoals opgenomen in het Waterbesluit, de Waterregeling of een verordening van het waterschap (de keur) of de provincie. Een watermeldingsplicht kan ook voortvloeien uit bijvoorbeeld het Activiteitenbesluit, het Besluit lozing afvalwater huishoudens (Blah) of het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blib).

Veel activiteiten vallen onder algemene regels, waardoor geen watervergunning nodig is en veelal met een melding kan worden volstaan. Bij ruimtelijke ontwikkelingen met consequenties voor het watersysteem dient vooraf contact met de gemeente (als het overheidsloket) of direct met het bevoegde gezag (Rijkswaterstaat, waterschap of provincie) te worden opgenomen.

Keur HDSR 2009

Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. Aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsysteem moeten door het Hoogheemraadschap worden vergund. Er geldt een vergunningsplicht op grond van de belangrijkste verordening, de "Keur" (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

In de Keur van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2009 staan verboden en geboden die betrekking hebben op oppervlaktewatergangen, waterkeringen en grondwater. In principe zijn alle activiteiten die van invloed (kunnen) zijn op waterstaatswerken volgens de Keur verboden. Onder bepaalde voorwaarden kunnen, voor specifieke activiteiten, ontheffingen van die verboden worden verleend.
De verboden betreffen die handelingen en gedragingen die in principe onwenselijk zijn voor de constructie of de functie van oppervlaktewatergangen, waterkeringen of grondwatergangen. De geboden geven de verplichtingen aan om deze waterstaatswerken in stand te houden. Een gebod kan bijvoorbeeld betrekking hebben op een onderhoudsverplichting. Eventuele vergunningen worden alleen verleend als waterstaatkundige belangen niet in het gedrang komen. Bij het verlenen van een vergunning worden deze belangen altijd afgewogen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de verbrede doelstellingen van de Waterwet te weten de samenhang met chemische en ecologische aspecten en de vervulling van maatschappelijke functies van watersystemen.

Algemene regels Keur HDSR 2009
De ervaring leert dat bepaalde, regelmatig voorkomende activiteiten weinig invloed hebben op de staat van oppervlaktewaterlichamen en/of waterkeringen in het beheersgebied van De Stichtse Rijnlanden. Door het stellen van algemene regels zijn de betreffende activiteiten niet langer vergunningsplichtig, maar moeten ze wel worden gemeld. De algemene regels behorend bij de Keur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2009 hebben betrekking op de kern- en beschermingszones van primaire, secundaire en tertiaire oppervlaktewaterlichamen en waterkeringen.

Watervergunning
Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief de Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld. Ook tijdelijke onttrekkingen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden zijn vergunningsplichtig, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op oppervlaktewater. Ook rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingplichtig in het kader van de Waterwet.

Het toepassen van uitlogende materialen (lood, koper, zink en bitumen) zonder KOMO-keurmerk voor verhardingen die rechtstreeks lozen op oppervlaktewater is niet toegestaan.

Grondwater

Zorgplicht
De gemeente heeft per 1 januari 2008, voortkomend uit de nieuwe wet 'Verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken', de zorgplicht om in openbaar gemeentelijk gebied maatregelen te treffen om "structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming te voorkomen of beperken'. Dit is alleen zo als het nemen van maatregelen doelmatig is en het niet onder de verantwoordelijkheid van het waterschap of de provincie valt. De nieuwe gemeentelijke grondwaterzorgplicht stelt de gemeente Utrecht beter in staat een bijdrage te leveren aan de aanpak van grondwaterproblemen in het bebouwd gebied.

Verantwoordelijkheden
De zorgplicht heeft het karakter van een inspanningsplicht. Dat wil zeggen dat de gemeente niet verantwoordelijk is voor handhaving van het grondwaterpeil in bebouwd gebied. De perceelseigenaar is op eigen terrein zelf verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen tegen grondwateroverlast. Deze verantwoordelijkheid geldt ook voor de gemeente als eigenaar van de openbare ruimte. De perceelseigenaar is verantwoordelijk voor de staat van zijn woning en perceel, voor zover deze problemen niet aantoonbaar worden veroorzaakt door onrechtmatig handelen of nalaten van de buur (overheid of particulier). Bij grondwaterproblemen mag dus in de eerste plaats van de perceelseigenaar worden verwacht, dat hij de vereiste waterhuishoudkundige en/of bouwkundige maatregelen neemt.

Criterium
Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen. Grondwater wordt in de openbare ruimte door de gemeente als overtollig beschouwd indien het ontwateringscriterium van 0,7 meter beneden de as van de weg gedurende meerdere jaren langer dan vijf aaneengesloten dagen per jaar wordt overschreden en als dit daadwerkelijk als grondwateroverlast wordt ervaren.

Grondwater

Eerste watervoerend pakket

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet en sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch tweemaal per dag geregistreerd en opgeslagen door dataloggers. De langjarige grondwaterstanden van het 1WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen (nr. 339 en 340) en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (versie 09-10- 2012). De grondwaterstroming is noordwestelijk gericht.

Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied, van noord naar zuid, de volgende gemiddelde seizoensvariatie verwacht:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = NAP +0.15 m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = NAP +0.25 m.
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = NAP +0.35 m;

Freatisch pakket

Het momentane freatische grondwaterregime in de ondiepe ondergrond wordt beïnvloed door het peilbeheer, de interactie met het eerste watervoerend pakket, het neerslagverloop, de bodemgesteldheid en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de uitwisseling met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren.

Drooglegging en ontwateringsdiepte

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen. Bij het bouwrijpmaken van het Veemarktterrein in 2014 is het maaiveld, in verband met de gewenste ontwateringshoogte, opgehoogd naar NAP +1.85 m. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de normen voor drooglegging en ontwateringsdiepte.

Onttrekkingen

In of nabij het plangebied vinden geen grootschalige onttrekkingen plaats. Het plangebied bevindt zich niet in een boringsvrije zone van een waterwin- en grondwaterbeschermingsgebied.

Riolering

Ten behoeve van de inzameling en het transport van afvalwater en de inzameling, het transport en de verwerking van hemelwater is met het bouwrijpmaken een nieuw (duurzaam) gescheiden stelsel aangelegd.

Het hemelwater wordt met het hemelwaterstelsel ingezameld en via overstorten (3 op het AMEV-kanaal, 1 op de Voorveldsesingel) afgevoerd naar het aangrenzende oppervlaktewater. Het hemelwaterriool is uitgevoerd met geperforeerde en waterdoorlatende buizen: bij droge perioden en een lage grondwaterstand zal het stelsel hemelwater infiltreren, bij natte perioden en een hoge grondwaterstand zal het stelsel de ondergrond draineren.
Met een apart vuilwaterstelsel wordt het huishoudelijke afvalwater (de droogweerafvoer) ingezameld en getransporteerd naar het ondergrondse rioolgemaal aan de zuidzijde van het plangebied. Dit rioolgemaal verpompt het vuilwater via een persleiding met zinkers onder het AMEV-kanaal en het Oosterspoor naar het vrijverval gemengde rioolstelsel van de Kardinaal de Jongweg nabij het Eykmanplein.

Nieuwe aansluitingen
Alle nieuwe vuilwaterlozers dienen een aparte huisaansluiting te krijgen. Sinds 1 oktober 2012 wordt het aspect rioolaansluiting geregeld in de Omgevingsvergunning Bouw. Het aansluiten van het riool valt als activiteit onder het Bouwbesluit 2012 (waarin alle technische voorschriften voor riolering zijn overgeheveld vanuit de Bouwverordening en de Aansluitverordening) en daarmee onder de Wabo.

De inzamelleidingen voor de HWA en de DWA dienen op eigen terrein te worden aangelegd. De diameter, hoogteligging en de exacte locatie van de aansluitingen dienen afgestemd te worden met Stedelijk Beheer van de gemeente Utrecht.

Wateropgave
De nieuwe Voorveldsesingel was deels onderdeel van de uitbreiding van het sportcomplex (oostzijde) en deels onderdeel van de ontwikkeling van het Veemarktterrein (westzijde). In totaal is er 2270 m2 aan voormalig open water gedempt en 4500 m2 aan nieuw open water gegraven (zie bijlage E van de Keurvergunning van d.d. 16 juli 2012) [6].

[6] De aanvraag voor deze watervergunning vermeld 2280 m2 in fase 1 (Veemarkt Sport) en 1620 m2 in fase 2 (Veemarkt Wonen). De 2280 m2 van fase 1 van Keurvergunning 16-07-2012 (Veemarkt Wonen) zit in de 3820 m2 van fase 1 van Keurvergunning 13-10 2011 (Veemarkt Sport). De 3820 m2 van Veemarkt Sport betreft echter de gehele watergang, bij het latere VO/DO van Veemarkt Wonen is er meer water bijgekomen als gevolg van de plas/dras zones.

Op 03-09-2014 heeft het HDSR bij monde van dhr. D. Schuwer aangegeven “eenmalig akkoord te gaan met het inzetten van het ‘bergingsoverschot’ van de Voorveldsesingel voor het project Biltse Rading.” Het betrof de compensatie-eis voor de toename aan verhard oppervlak bij de herinrichting van de toe-en afritten van de A27 en de kruispunten van de Biltse Rading. In het project Biltse Rading was aanspraak gedaan op de inzet van 160 m2 uit het ‘bergingsoverschot’ van de Voorveldsesingel (DM 802339). Hiervan was nog 2070 m2 beschikbaar voor compensatie van andere projecten in het peilgebied (4500 - 2270 - 160 m2).

Het HDSR ging in 2014 akkoord op voorwaarde dus dat middels een maatwerkberekening wordt aangetoond dat dit overschot inderdaad aanwezig is. Afgesproken is dat deze hydraulische maatwerkberekening door het HDSR zelf in het kader van de reguliere NWB21-toetsing meegenomen wordt.

Ruimtelijke ontwikkelingen
Het functioneren van ondergrondse en bovengrondse voorzieningen ten behoeve van de inzameling en het transport van afvalwater, de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast, dient te zijn gewaarborgd.

De mate van functioneren is afhankelijk van de conditie en de dimensies van de voorzieningen. Het huidige ruimtebeslag en afmetingen van bv. riolering, rioolgemalen, persleidingen, watergangen en infiltratievoorzieningen is dus essentieel voor een goede systeemwerking. Verkleining of aanpassing hiervan (bv. het verwijderen van een greppel) heeft directe consequenties voor het functioneren van de voorzieningen en is niet toegestaan zonder compenserende maatregelen.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aan-huis-verbonden bedrijf:

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.2 aanduiding:

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 aanduidingsgrens:

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 additionele horeca:

Het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse als ondergeschikte activiteit bij een hoofdfunctie, niet zijnde horeca, waarbij de additionele horeca-activiteiten passen bij de hoofdfunctie qua uitstraling, en dienen ter ondersteuning van de hoofdfunctie en niet zelfstandig worden uitgeoefend en/of toegankelijk zijn los van de hoofdfunctie.

1.5 bebouwingspercentage:

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en overkappingen.

1.6 bed & breakfast:

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.7 bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.8 bestaand:

a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:

1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.9 bestemmingsgrens:

De grens van een bestemmingsvlak.

1.10 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.11 bestemmingsvlak:

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.12 bijbehorend bouwwerk:

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.13 bouwen:

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.14 bouwgrens:

De grens van een bouwvlak.

1.15 bouwlaag:

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder.

1.16 bouwperceel:

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.17 bouwperceelsgrens:

Een grens van een bouwperceel.

1.18 bouwvlak:

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.19 bouwwerk:

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.20 brutovloeroppervlak:

De totale vloeroppervlakte van een gebouw met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of half verdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

1.21 dak:

Een boven beëindiging van een gebouw.

1.22 dakopbouw:

Een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandeling- en liftinstallaties.

1.23 detailhandel:

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.24 dienstverlening:

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.25 gebouw:

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.26 gevoelige bestemmingen in verband met luchtkwaliteit

Het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit verbiedt de bouw van bestemmingen waar kinderen, ouderen of zieken langdurig verblijven, binnen 300m. van rijkswegen en 50m. van provinciale wegen, als daar de normen voor luchtkwaliteit dreigen te worden overschreden. Het advies van de GG&GD Utrecht verruimt de landelijke richtlijn tot gemeentelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen/etmaal. Het bestemmingsplan Veemarkt volgt de GG&GD richtlijn, en interpreteert het landelijke besluit streng, en verbiedt gevoelige bestemmingen in beide zones.

1.27 groepsrisico

Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval bij die risicobron waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

1.28 hoofdgebouw:

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.29 kap:

Een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

1.30 kelder:

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat geheel onder het (straat)peil is gelegen.

1.31 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijfsactiviteiten (LvB) die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.32 Lijst van Horeca-activiteiten:

De Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.33 maatschappelijke voorzieningen:

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.34 nutsvoorzieningen:

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.35 omgevingsvergunning:

een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.36 omzetting:

Het veranderen van een zelfstandig bewoonde woning in een woning waar onzelfstandige bewoning door kamerverhuur plaatsvindt.

1.37 onderbouw:

Een kelder of een souterrain.

1.38 peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.39 plan:

Het bestemmingsplan Veemarkt, 2e Herziening met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPVEEMARKT2EHERZ-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.40 platte afdekking:

Een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

1.41 prostitutie:

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.42 seksinrichting:

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, worden verricht, of vertoningen plaatsvinden van erotische/pornografische aard. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een (raam)prostitutiebedrijf, een erotische massagesalon, een seksautomatenhal, parenclub, seksbioscoop of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.43 voorgevel:

De gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.44 voorhuis:

Een voorhuis is bedoeld als hoogwaardige bijgebouw, gericht op het verhogen van de woonkwaliteit van de woningen door flexibele gebruiksmogelijkheden van woning en bijgebouwen. Bewoning anders dan door leden van het gezin of direct aan het gezin gerelateerde personen zoals bijvoorbeeld grootouders of au pair is niet toegestaan.

1.45 woning:

Een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.46 woningvorming:

het bouwkundig splitsen van een woning of het anders gebruiken van een woning, waardoor een of meer extra woningen ontstaan.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de hoogte van een kap:

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.4 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, zonder lpg-vulpunt;
b. aan het bedrijf, zoals vermeld onder lid a, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bvo van
100 m^2;
c. aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
d. Voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd
b. De hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met dien verstande dat voor de luifel c.q. overkapping van het tankstation de hoogte geldt zoals op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven..
b. De regel onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
c. In afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

Artikel 4 Gemengd

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, waarbij het bepaalde in Artikel 11, lid 1 tot en met 5 van overeenkomstige toepassing is;
b. bedrijven in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijven functiemenging en waarvoor geen milieuvergunning is vereist ;
c. horeca, in de categorie D1 en D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten ;
d. ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk' uitsluitend zorgwoningen, inclusief de met maatschappelijke voorzieningen samenhangende additionele horeca;
e. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' zijn (gebouwde) parkeervoorzieningen toegestaan;
f. maatschappelijke voorzieningen;
g. sport inclusief de met de sportactiviteiten samenhangende en daaraan ondergeschikte additionele horeca en/of ondergeschikte detailhandel;
h. kleinschalige culturele voorzieningen zoals ateliers, muziek-, theater- of dansscholen of een

creativiteitscentrum;
i. voorzieningen die bij deze bestemmingen horen zoals verkeers-, (gebouwde)parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

4.2 Bouwregels

a. Met inachtneming van de regel in artikel 16.1 geluidzone - weg mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat:

4.2.1 Hoofdgebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. De hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen.
b. In afwijking vande regel onder a. mogen terrein- en erfafscheidingen maximaal 2 meter hoog zijn achter het verlengde van de voorgevel en maximaal 1 meter hoog vóór de voorgevel van het hoofdgebouw.
c. In afwijking van de regel onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
d. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet voldoen aan hetgeen hier is bepaald, mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan het de afmeting, de situering, de toegelaten functies en de gevelindeling van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie, waaronder in ieder geval wordt verstaan, eisen om te kunnen voorzien in een in akoestisch opzicht goed woon- en leefklimaat;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en of bouwwerken;
f. de diversiteit van het bebouwingsbeeld;
g. de situering van parkeerplaatsen op eigen terrein;
h. de situering van het laden en lossen op het perceel voorzover het niet-woonbestemmingen betreft.

4.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen, ten behoeve van architectonische verbijzonderheden en stedenbouwkundige accenten en mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van de regel onder 4.2.1 voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2,6 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

4.5 Specifieke gebruiksregels

4.5.1 Programma

a. Naast het wonen zijn binnen deze bestemming de volgende functies toegestaan tot een maximum brutovloeroppervlakte (bvo) zoals opgenomen in tabel (1):

Tabel (1)

Functie	**Gezamenlijk maximum bvo (m^2)**
Bedrijfsdoeleinden in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijven functiemenging en waarvoor geen milieuvergunning is vereist	1.500 m^2
Horeca voorzieningen in de categorie D1 en D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten;	400 m^2
Maatschappelijke voorzieningen	5.800 m^2

Sportvoorzieningen / en voorzieningen ten behoeve van cultuur en ontspanning	1.500 m²

Met dien verstande dat de vloeroppervlakte per bedrijf maximaal 100 m² BVO bedraagt.

4.6 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 4.1, onder b en artikel 4.5 onder b voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Artikel 5 Groen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. fiets- voet- en ruiterpaden;
c. overige secundaire ontsluitings- en verbindingsfuncties voor ter plaatse aanwezige voorzieningen;
d. nutsvoorzieningen, waaronder in ieder geval wordt verstaan een ondergronds rioolgemaal, ondergrondse warmte pompinstallaties voor de aangrenzende bestemmingen, alsmede een ondergrondse waterberging;
e. speelvoorzieningen;
f. water, waterbeheer en waterberging;
g. geluidwerende voorzieningen;
h. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
i. voorzieningen die bij deze bestemming horen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
b. De hoogte van geluidwerende voorzieningen bedraagt maximaal 4,5 meter.
c. De regel onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Waarborg waterkwantiteit

Verplaatsing van bestaande watergangen binnen deze bestemming is uitsluitend toegestaan indien en voorzover daardoor:

a. de bestaande hoeveel oppervlaktewater in het plangebied in ieder geval gelijk blijft, danwel toeneemt, en
b. de verbinding tussen de watergangen in het noordelijk deel van het plangebied en die in het zuidelijk deel van het plangebied gewaarborgd blijft.

Artikel 6 Maatschappelijk - Openbare dienstverlening

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk - Openbare dienstverlening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maatschappelijke voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening (brandweer);
b. voorzieningen die bij deze bestemming horen zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden.
c. De hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte', mag niet worden overschreden.
d. in afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen van ondergeschikte aard, zoals een fietsenberging, worden gebouwd tot een oppervlakte van 50 m²;
e. De hoogte van gebouwen van ondergeschikte aard bedraagt maximaal 3 meter.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter (het verlengde van) de voorgevel en 1 meter hoog voor (het verlengde van) de voorgevel.
b. De regel onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
c. in afwijking van de regel onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksbepaling

Het is verboden (bedrijfs)activiteiten uit te voeren die vallen onder het Besluit externe veiligheid;

Artikel 7 Sport

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. sportvoorzieningen;
b. met de sportactiviteiten samenhangende, additionele detailhandel;
c. met de sportactiviteiten samenhangende, additionele horeca;
d. water, waterbeheer en waterberging water, met dien verstande dat daarbij de regel in 7.5.1 in acht genomen dient te worden;
e. voorzieningen die bij deze bestemming horen zoals ontsluitingswegen, fiets - en of voetpaden, speelvoorzieningen en openbare verblijfsvoorzieningen, verkeers-,(gebouwde)parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen inclusief veldverlichting erven en terreinen.

7.2 Bouwregels

a. In afwijking van de regel in artikel 2 wordt de hoogte van gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde binnen deze bestemming gemeten vanaf het hoogste punt van het sportveld;

7.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bebouwingsvlak worden gerealiseerd.
b. Het gezamenlijk oppervlak van gebouwde sportvoorzieningen bedraagt maximaal 4.000 m².
c. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' mag niet worden overschreden.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn, met dien verstande dat:
- de maximale hoogte van lichtmasten bedraagt 15 meter;
- de maximale hoogte van van palen, masten en ballenvangers bedraagt 6 meter;
- de regel onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;

c. de milieusituatie;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

7.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel in artikel 7.2.2 voor het bouwen van:

a. lichtmasten tot een maximale hoogte van 18 meter, mits door middel van een lichthinder onderzoek is aangetoond dat dit geen onevenredige hinder meebrengt voor nabijgelegen woonbestemmingen;
b. het bouwen van ballenvangers tot een maximale hoogte van 8 meter, indien dit noodzakelijk is voor de veiligheid van het wegverkeer op nabijgelegen wegen.

7.5 Specifieke gebruiksbepaling

7.5.1 Waarborg waterkwantiteit

Verplaatsing van bestaande watergangen binnen deze bestemming is uitsluitend toegestaan indien en voorzover daardoor:

a. de bestaande hoeveel oppervlaktewater in het plangebied in ieder geval gelijk blijft, danwel toeneemt, en
b. de verbinding tussen de watergangen in het noordelijk deel van het plangebied en die in het zuidelijk deel van het plangebied gewaarborgd blijft.

Artikel 8 Verkeer

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. rijwegen;
b. fiets- en voetpaden;
c. parkeervoorzieningen;
d. water en kruisingen met water;
e. waterbeheer en waterberging;
f. hoogwaardig openbaar vervoerbanen;
g. geluidwerende voorzieningen;
h. voorzieningen die bij deze bestemming horen zoals groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen, kunstobjecten en kunstwerken.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Gebouwen

a. De oppervlakte van een gebouw ten behoeve van de bestemming mag maximaal 20 m² bedragen.
b. De hoogte van een gebouw ten behoeve van de bestemming mag maximaal 4 meter bedragen.

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
b. De regel onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. water, waterbeheer en waterberging;
c. groenvoorzieningen;
d. parkeervoorzieningen;
e. speelvoorzieningen;
f. voorzieningen die bij deze bestemming horen zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken, bruggen en geluidwerende voorzieningen.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen

a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
b. Het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 9.2 onder a en artikel 9.2 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 10 Water

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
b. waterhuishouding;
c. waterbeheer en waterberging;
d. kruisingen met wegverkeer;
e. voorzieningen die bij deze bestemming horen zoals groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren.

10.2 Bouwregels

a. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
b. De bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 2 meter bedragen.

Artikel 11 Wonen

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf en/of een bed & breakfast;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - voorhuis' zijn voorhuisjes toegestaan;
c. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' zijn (gebouwde) parkeervoorzieningen toegestaan;
d. water, waterberging;
e. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals, ontsluitingen van parkeervoorzieningen, tuinen en erven.

11.2 Bouwregels

a. Met inachtneming van de regel in artikel 16.1 geluidzone - weg mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat:

11.2.1 Hoofdgebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden, indien geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak geheel worden bebouwd.
c. De hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden.
d. In het plangebied zijn maximaal 750 woningen toegestaan.

11.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die

zonder omgevingsgvergunning kunnen worden verricht.
b. Parkeervoorzieningen als bedoeld in 11.1, onder c mogen worden gerealiseerd in de vorm van collectieve parkeergarages en/of bergingen, met dien verstande dat de hoogte van dergelijke voorzieningen maximaal 3 meter mag bedragen.
c. In aanvulling op a. mag, uitsluitend op of boven eigen terrein, de bouwgrens aan de voorgevel van de woning worden overschreden door erkers voor zover:
    1. in de rij woningen reeds erkers aanwezig zijn op het tijdstip van vaststellen van het bestemmingsplan;
    2. de bouwgrens met niet meer dan 1 meter wordt overschreden;
    3. de hoogte van de erker het vloerpeil van de eerste verdieping van het hoofdgebouw, met niet meer dan 0,30 meter mag worden overschreden.
d. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - voorhuis' gelden in afwijking van het bepaalde in artikel 11.2.2 onder a, de regels zoals die zijn opgenomen in de bijlage Kavelpaspoort bouwblok E;
e. Bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan het bepaalde vermeld onder a. t/m c. mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, voor zover de afwijkingen niet worden vergroot.

11.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
a. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen niet hoger zijn dan 3 meter.
b. In afwijking van a. mag de bouwhoogte van erf- of perceelafscheidingen vóór de voorgevelrooilijn niet hoger zijn dan 1 meter; de bouwhoogte van overige erf- of perceelafscheidingen mag niet hoger zijn dan 2 meter.
c. In afwijking van a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet hoger zijn dan 6 meter.
d. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - voorhuis' mag in afwijking van het bepaalde in artikel 11.2.3 onder b de bouwhoogte van overige erf- of perceelafscheidingen niet hoger zijn dan 3 meter, met dien tenminste 50% van de kavelbreedte onbebouwd blijft en de materialisatie aansluit bij die van de woning een en ander zoals opgenomen in de bijlage Kavelpaspoort bouwblok E.

11.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, alsmede aan toegelaten functies en de gevelindeling van de bebouwing, ten behoeve van:

a. de milieusituatie, waaronder in ieder geval wordt verstaan, eisen om te kunnen voorzien in een in akoestisch opzicht goed woon- en leefklimaat;
b. de sociale veiligheid;
c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en of bouwwerken;
d. de diversiteit van het bebouwingsbeeld;
e. de situering van parkeerplaatsen op eigen terrein
f. de situering van het laden en lossen op het perceel voorzover het niet-woonbestemmingen betreft.

11.4 Specifieke gebruiksregels

11.4.1 Aan-huis-verbonden bedrijf
De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, tot een maximum van 60 m², inclusief bijbehorende bouwwerken;
b. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf, mag niet groter zijn dan 60 m^2, als het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorende bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. Een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.
d. Het aan-huis-verbonden bedrijf leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer of tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte.

11.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

11.4.3 Voorhuis

a. Het voorhuis mag gebruikt worden als hoogwaardig bijgebouw waarin alle functies die normaal uitsluitend in het hoofdgebouw mogen plaatsvinden uitgeoefend mogen worden, met dien verstande dat de woning inclusief bijgebouw gebruikt mag worden voor de huisvesting van 1 huishouden;
b. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - voorhuis' dient ten minste 1 parkeerplaats te worden gerealiseerd op eigen terrein.

11.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 11.4.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 12 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor de waterhuishouding en het in stand houden en het onderhoud van de watergangen.

12.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

a. in afwijking van het bepaalde bij de andere bestemming mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming;
b. op deze gronden mogen ten behoeve van de in artikel 12.1 bedoelde primaire dubbelbestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd tot een bouwhoogte van maximaal 2 meter;
c. ten behoeve van de andere daar voorkomende gronden aangewezen bestemming mag met inachtneming van de voor die bestemming geldende bouwregels, uitsluitend worden gebouwd indien het betreft vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt vergroot.

12.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 12.2 voor het bouwen en/of vergroten van bouwwerken volgens de bestemming, mits geen onevenredige aantasting plaats vindt van het doelmatig functioneren de waterhuishouding en toestaan dat de gronden gebruikt worden conform de bestemming, gehoord de waterbeheerder.

Artikel 13 Leiding - Water

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming (en) mede bestemd voor een ondergrondse hoofd waterleiding.

13.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen, in afwijking van de regels ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

13.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn kunnen afwijken van de regel in artikel lid 13.2 voor:

a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende leiding;
b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende leiding.

Artikel 14 Waarde - Ecologie

14.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met de ecologische verbindingszones verbonden ecologische waarden.

14.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden), de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
    1. het vellen of rooien van houtopstanden of -gewassen, anders dan bij wijze van verzorging;
    2. het aanleggen van oever beschoeiingen, kaden of aanlegplaatsen;
    3. het, al dan niet tijdelijk, opslaan en/of storten van bouw- en afvalmateriaal;
    4. het verlagen of verhogen van de grondwaterstand;
    5. het permanent aanleggen van dammen of soortgelijke constructies, die de watergang beïnvloeden, in waterlopen.
b. Het verbod als bedoeld in lid 14.2 onder a is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:
    1. betrekking hebben op het normaal onderhoud en beheer;
    2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
    3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
c. De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 14.2 onder a zijn slechts toelaatbaar voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de ecologische- en natuurwaarden van de gronden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 15 Antidubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 16 Algemene aanduidingsregels

16.1 geluidzone - weg

a. Voor het realiseren van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt;

16.2 Veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied

16.2.1 Aanduidingsomschrijving

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied' zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor een zone langs een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, waarin bij realisatie van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

16.2.2 Bouwregels

a. In afwijking van het bepaalde in de overige bestemmingsregels mogen ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied' geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd;
b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bestaande kwetsbare en besperkt kwetsbare objecten.

16.2.3 Specifieke gebruiksregels

a. Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gebouwen ten behoeve van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.
b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bestaande kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsbepalingen voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. het plaatsen van gebouwen of bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van nutsvoorzieningen tot een maximum van 50 m² en een hoogte van 4 meter;
d. het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
e. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
f. de bestemmingsbepalingen voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;

g. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, luchtkokers, liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen en andere ondergeschikte bouwdelen.

Artikel 18 Algemene bouwregels

18.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

18.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd en in stand gehouden.
b. Met inachtneming van het gestelde onder a geldt, dat voor de bouwblokken waarbij op de verbeelding een functie aanduiding: 'parkeerterrein' is opgenomen per woning in het betreffende bouwblok tenminste 1 parkeerplaats ter plaatse van de betreffende functieaanduiding wordt gerealiseerd.
c. Het gestelde onder b geldt niet indien en voor zover er in het betreffende bouwblok, woningen of wooneenheden worden geraliseerd waarvoor, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, een lagere norm geldt dan 1. In dat geval wordt het aantal parkeerplaatsen conform de lagere norm gerealiseerd.
d. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

18.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 19 Algemene gebruiksregels

19.1 Strijdig gebuik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijgebouwen voor bewoning;

f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

19.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. het verkeer en de parkeersituatie;
    3. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 20 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn, op grond van artikel 3.6 Wro, bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;

Artikel 21 Overige regels

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 22 Overgangsrecht

22.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig afwijken van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

22.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 23 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Veemarkt, 2e Herziening'.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van Horeca-activiteiten

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op
18 juni 2012 in werking getreden Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 en overgenomen in onderstaande Lijst van Horeca-activiteiten.

In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogd de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

categorie A1	**discotheek, bar-dancing**
categorie A2	**zaalverhuur**
categorie B	**café, bar, brasserie**
categorie C	**cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant,automatiek, snelbuffet**
categorie D1	**restaurant, bistro, crêperie**
categorie D2	**lunchroom,ijssalon, koffiebar, koffie/theehuis**

Onderscheid café-disco

Het verschil tussen een café en een disco zit in het gelegenheid geven tot dansen als wezenlijk onderdeel van de inrichting.

Onderscheid cafetaria-snackbar

Het verschil tussen een lunchroom en een cafetaria/snackbar zit in het feit dat cafetaria al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren verstrekt. Het betreft hier laagdrempelige inrichtingen met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open zijn. Deze zaken zijn hoofdzakelijk ingericht voor het meenemen dan wel snel nuttigen ter plaatse van etenswaren. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door afval op straat van buiten de inrichting geconsumeerde spijzen en de daarbij behorende stank- en geluidsoverlast.

Afhaalcentrum

Een afhaalcentrum valt bestemmingsplantechnisch onder de detailhandelsfunctie. Hierbij kan worden gedacht aan een pizzeria die enkel pizza's verkoopt en geen gelegenheid biedt om ter plaatse de pizza te nuttigen. Ook hier geldt dat het horeca-aspect een ondergeschikt deel uitmaakt van het geheel. Hiermee wordt voorkomen dat het probleem van branchevervaging leidt tot het vestigen van winkelfuncties die in de loop van de tijd veranderen in horecafuncties.

Definitie van een afhaalcentrum: 'detailhandelsvestiging met een horeca-exploitatievergunning op grond van de horeca-exploitatieverordening Utrecht'.

Additionele horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de functie 'horeca' begrepen, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling waar sprake is van sociaal-culturele, maatschappelijke, en (sportief-) recreatieve doeleinden. Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke.

Bij additionele horeca gaat het erom dat:

- de uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daar bij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en partijen;

- de gelegenheid ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie en de hoofdfunctie moet ondersteunen. Ondersteunend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake moet zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie absoluut als maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in vierkante meters worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting;
- de horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk los van de hoofdfunctie. Wanneer sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie, is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten die vallen onder de horecacategorieën.

Detailhandel met horeca

In de detailhandel is een groeiende behoefte aan *ondersteunende horeca*. Hierbij moet worden gedacht aan een winkel waar een klein deel van het vloeroppervlak gebruikt wordt voor het nuttigen van ter plaatse bereide en verkochte etenswaren. Dergelijke ondersteunende horeca kan buitenplans worden geregeld middels de zogeheten 'Kruimelgevallenregeling'. Randvoorwaarden hierbij zijn:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- voor winkels tot 1.000 m2 bvo geldt in principe een maximale ratio tussen horeca en publiekstoegankelijke winkelvloeroppervlak van 30:70 en er moet een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden; het gaat primair om het proeven van producten die in de winkel worden verkocht;
- voor winkels boven de 1.000 m2 bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan tot maximaal 20% van het bebouwd oppervlak; dit geldt ook voor de non-food, zoals kledingwinkels, boekwinkels, schoenenzaken et cetera;
- de vestiging moet zich houden aan de algemene gehanteerde winkeltijden.

Daar waar sprake is van een bestaande, vergunde *ondersteunende* horeca, zal dit in de regels en op de verbeelding worden vastgelegd.

Coffeeshops

Coffeeshops worden gereguleerd middels de Algemene Politieverordening (APV). In de Lijst van Horeca-activiteiten vallen coffeeshops in de horecacategorie D. In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid.

Lijst van Horeca-activiteiten

Voor de toepassing van deze Lijst van Horeca-activiteiten wordt onder een horecabedrijf begrepen:
een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, en/of;
- bedrijfsmatig zaal accommodatie wordt geëxploiteerd.

Categorie:	Inrichting:	Activiteiten:
A1	**discotheek bardancing**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van drank en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) drank ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
A2	**zaalverhuur**	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van (alcoholhoudende) drank en etenswaren.

B	**café** **bar** **brasserie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) drank voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Het accent ligt op de verstrekking van drank.
C	**cafetaria** **snackbar** **grill-room** **fastfoodrestaurant** **automatiek** **snelbuffet**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije drank. Het accent ligt op de verstrekking van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide, kleine etenswaren.
D1	**restaurant** **bistro** **crêperie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije drank. Geen dansen na restauranttijden. Het accent ligt op de verstrekking van etenswaren voor consumptie ter plaatse.
D2	**lunchroom** **ijssalon** **koffiebar** **koffie-/theehuis**	Een horecabedrijf waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en drank, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en geheel of overwegend is gebonden aan c.q. ondersteunend is voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied. Daghoreca is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn

de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de

desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar

SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**

40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**

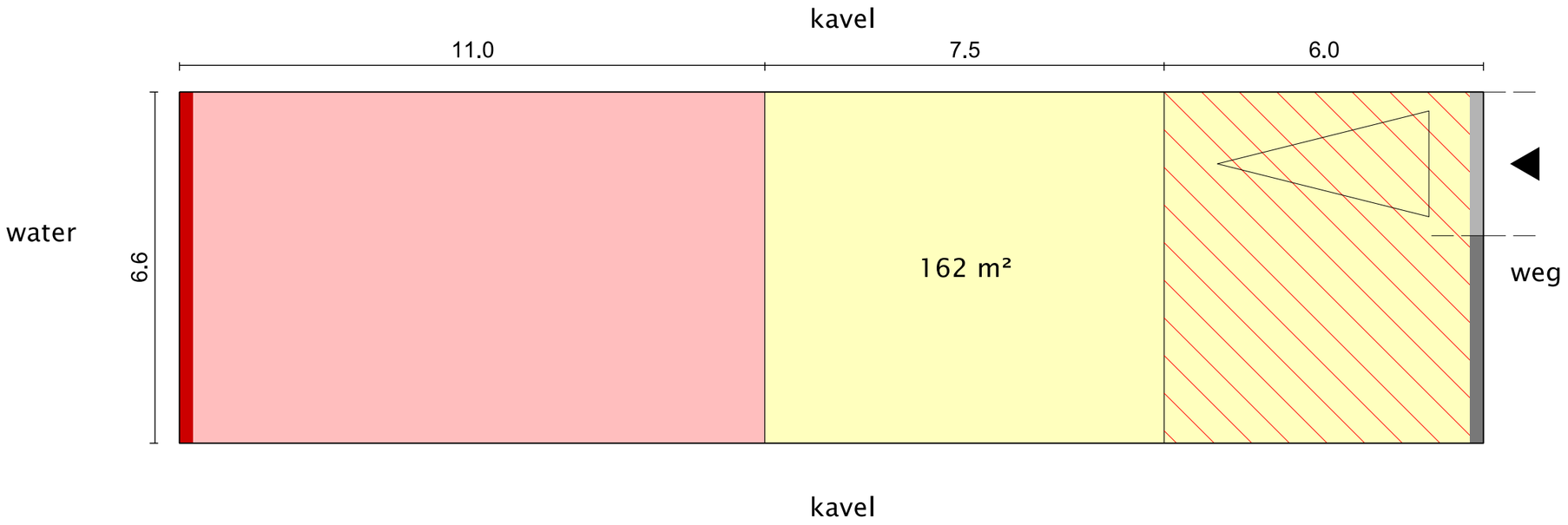
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 3 Kavelpaspport blok E

Bouwveld E Veemarkt

Kavelpaspoort

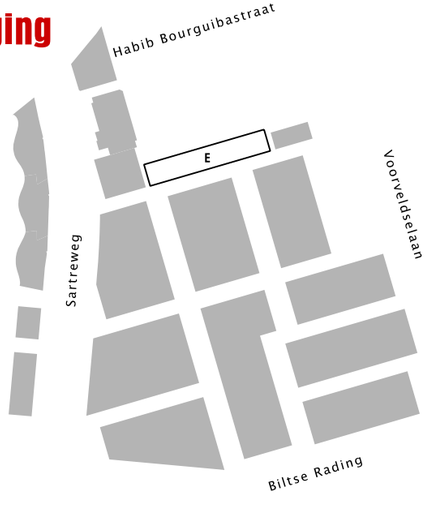
Kavel 6.60m



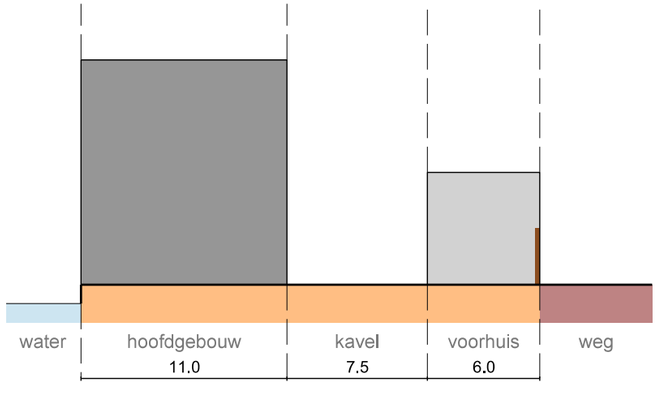
Legenda

- Kavelgrens
- Maximaal bouwvlak hoofdgebouw 2-4 bouwlagen (max. 17m hoog)
- Tuin / erf
- Maximaal bouwvlak voorhuis 1-2 bouwlagen Voorgevelrooilijn is de muur op de perceelgrens
- Rooilijn hoofdgebouw verplicht bouwen op de waterkant terras / vlonder oplossen binnen bouwvlak hoofdgebouw
- Muur op perceelgrens straatzijde 3m hoog, minimaal 50% van perceelbreedte open
- Inrit kavel (locatie indicatief)
- Verplichte parkeerplaats auto (locatie indicatief)
- 162 m² Oppervlakte perceel (exacte afmeting bekend na kadastrale inmeting)
- 1.2 Maatvoering in meters

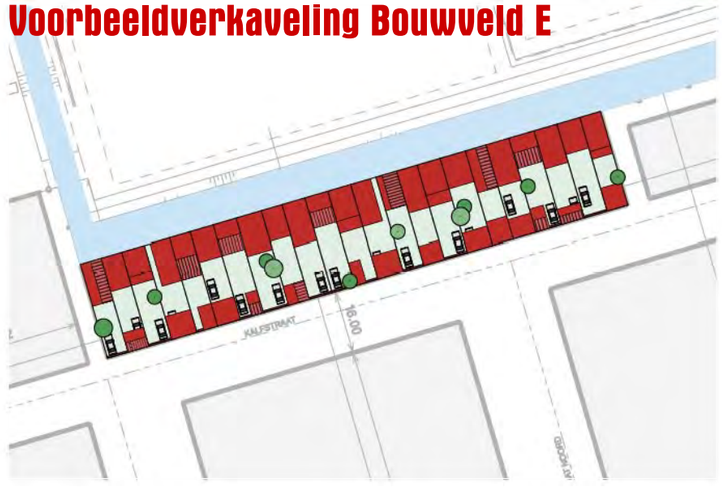
Ligging



Doorsnede



Voorbeeldverkaveling Bouwveld E



www.woneninveemarkt.nl

aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend

Gemeente Utrecht

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPVEEMARKTZEHERZ-VA01.dgn

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

B-VML — Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen

GD — Gemengd

G — Groen

M-OD — Maatschappelijk - Openbare dienstverlening

S — Sport

V — Verkeer

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

WA — Water

W — Wonen

Dubbelbestemmingen

L-W — Leiding - Water

WR-E — Waarde - Ecologie

WS-WS — Waterstaat - Waterstaatkundige functie

Gebiedsaanduidingen

geluidzone - weg

veiligheidszone - plasbrandaandachtsgebied

Functieaanduidingen

(p) — parkeerterrein

(m) — maatschappelijk

(sw-vh) — specifieke vorm van wonen - voorhuis

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

maximale bouwhoogte (m)

maximale bebouwingspercentage

2e Herziening bestemmingsplan Veemarkt

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
kadernota / SPVE	fase 1		terinzage	fase 5	
voorontwerp	fase 2		ontwerpwijzBp	fase 6	
ontwerp	fase 3	09-09-2016	beheer / archief	fase 6	
vaststelling	fase 4				

identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BPVEEMARKTZEHERZ-VA01.dgn
ontwerpnummer	
wijk	
projectnaam(IB)	
subdirectory	
schaal	1: 1000
pentabel	256.tbl
datum	09-09-2016
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling/ Stadsplateau 1/3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2850000

link naar RoPubliceer

In dit programma is bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening in een beveiligde omgeving digitaal raadpleegbaar.

Link naar RO-Publiceer:
http://0344.ropubliceer.nl/?phID=B6EDC68F-CFD6-44C3-8279-1DEE79193051&key=22013101015401118820912224805705609724623208011622017223722309506620916116201122523022822102125200012703120600724409313404521900418122501512102 9

- klik links op 'alle bijbehorende documenten tonen'
- rechts zijn dan de pdf-documenten aan te klikken

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Koer, F.E.M. (Fria)
Kenmerk	16.507253
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016
Geheim	Nee

Vaststelling bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2016

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 het Actualiseringsplan diverse gebieden 2016 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPACTUALDIVGEB2016-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPACTUALDIVGEB2016-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris	De burgemeester
Drs. G.G.H.M. Haanen	Mr. J.H.C. van Zanen

Voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6781
Bijlage: link voor het Actualiseringsplan diverse gebieden 2016

Eerdere besluitvorming

Eerdere besluitvorming betreft de vaststellingen van de in het plan genoemde vigerende regelingen.
In het voorliggende bestemmingsplan zijn diverse gebieden binnen de gemeente in 20 deelgebieden opgenomen. Het gaat om kleine gebieden die nog niet eerder zijn of konden worden geactualiseerd en gebieden waar de bestaande situatie niet in overeenstemming is met de vigerende juridisch-planologische regels. Ook zijn groensnippers opgenomen die, na verkoop aan de eigenaren van de aangrenzende woning, voorzien zijn van een woonbestemming.

Uitvoering
Na het besluit van de raad tot vaststelling van dit actualiseringsplan zal het plan ter inzage worden gelegd voor de beroepstermijn van zes weken.
De verwachting is dat er geen beroep wordt ingediend.

Gemeente Utrecht

Context

Het plan Actualisering diverse gebieden 2016 voorziet een aantal locaties binnen het grondgebied van de gemeente van een actuele juridisch planologische regeling. Daarnaast fungeert dit plan voor een aantal locaties als een reparatieplan; kleine omissies worden met dit plan hersteld. Ook zijn in dit plan een aantal (rest)groenstroken opgenomen die na verkoop nu de bestemming wonen krijgen.
Het plan biedt geen grond voor ontwikkelingen of bouwplannen. Een exploitatieplan is niet nodig.

Het ontwerp van dit plan heeft van 5 augustus 2016 tot en met 15 september 2016 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn van zes weken zijn geen zienswijzen ingediend. Een brief met een reactie op het plan is behandeld en desgevraagd is door de briefschrijver aangegeven dat de opmerking niet als een zienswijze moet worden gezien.

Beslispunt

1 het Actualiseringsplan diverse gebieden 2016 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPACTUALDIVGEB2016-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPACTUALDIVGEB2016-VA01.dgn vast te stellen.

Argumenten

1.1 <u>Met dit actualiseringsplan wordt een aantal locaties van een geldige juridisch planologische regeling voorzien.</u>
Na vaststelling van het plan geldt op deze locaties een geldige regeling en is het mogelijk voor ontwikkelingen leges te heffen.

1.2 <u>De bestemmingsregeling is niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerp.</u>
Tijdens de inzagetermijn is geen zienswijze ingediend.

1.3 <u>De toelichting is in overeenstemming met de wensen van de provincie.</u>
Op verzoek van de Provincie is in de toelichting onder deelgebied R -locatie Papendorp- expliciet toegevoegd dat de aanpassing van de aanduiding (k) op de verbeelding niet in strijd is met het Provinciaal beleid.

Het ontwerpbestemmingsplan is toegestuurd naar de provincie. De provincie heeft gevraagd om in de toelichting bij deelgebied R - de locatie Papendorp - expliciet aan te geven dat het herstel op deze locatie geen strijd oplevert met regels en beleid van de provincie.
Het ontwerp is voor de vaststelling ambtshalve gewijzigd met onderstaande toevoeging.

In de toelichting is onder paragraaf 3.20.1 achter 'opgenomen' toegevoegd: 'Door de perceelbegrenzingen is de aanduiding op de twee aangrenzende percelen per abuis weggevallen. Het betreft de percelen waarop de bestaande bedrijfspanden van Stork International B.V. en KPN zijn gevestigd. Het middelste perceel is nog onbebouwd en heeft de functieaanduiding (k) wel.'

Onder afbeelding 36 achter 'aangegeven' toegevoegd: 'De zwarte gekartelde perceelgrenzen hebben per abuis voor een afscheiding van de functieaanduiding (k) gezorgd. Eén van de eigenaren van de bestaande bedrijfspanden ondervond hierdoor bij verkoop problemen. Er is gevraagd de bestaande mogelijkheid van kantoor op de verbeelding van het plan op te nemen.'

Onder paragraaf 3.20.2 is achter 'Leiding-Water' toegevoegd: 'Deze actualisering herstelt de vestigingsmogelijkheid van kantoorruimte, die samenhangt en ondergeschikt is aan het gevestigde bedrijf in het noordelijke en zuidelijk deel van het plangebied. In de onderhavige situatie gaat het niet om toevoeging van de realisatiemogelijkheid van zelfstandige kantoren zoals bedoeld in het provinciaal ruimtelijk beleid. Er is dan ook geen strijdigheid

met het provinciaal beleid.'

De Provincie heeft desgevraagd aangegeven dat zij kan instemmen met bovenstaande aanpassing van de plantoelichting.

Ontwerpvoorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Koer, F.E.M. (Fria)
Kenmerk	16.507253
Vergadering	Commissie Stad en Ruimte
Vergaderdatum	17 november 2016

Vaststelling bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2016

Het College van burgemeesters en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 het Actualiseringsplan diverse gebieden 2016 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPACTUALDIVGEB2016-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPACTUALDIVGEB2016-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op …

De griffier

mr. M. van Hall

De burgemeester

mr. J.H.C. van Zanen

Onderstaand de link voor het Actualiseringsplan diverse gebieden 2016:

http://0344.ropubliceer.nl/?phID=6D15071D-CEC3-4708-ACF4-EE41C2302587&key=2421561011800640660042132460291041470400281480770692511910992190582472120130162282501240521772241560912230162151810840420230921602180181910490 99